

LE CHARBON MOSELLAN

ÉTUDE HISTORIQUE & ECONOMIQUE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 11 Mars 1936, à 14 heures

PAR

Albert EISELÉ

JURY DE LA THÈSE :

Président : M. LESCURE, Professeur

Suffragants : MM. NOGARO, Professeur
BAUDIN, Professeur

PARIS

MAURICE LAVERGNE, IMPRIMEUR

289, RUE SAINT-JACQUES, 289

1936



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41552211_0001

LE CHARBON MOSELLAN

ÉTUDE HISTORIQUE & ECONOMIQUE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 11 Mars 1936, à 14 heures

PAR

Albert EISELÉ

JURY DE LA THÈSE :

Président : M. LESCURE, Professeur

Suffragants : MM. NOGARO, Professeur
BAUDIN, Professeur

PARIS

MAURICE LAVERGNE, IMPRIMEUR

289, RUE SAINT-JACQUES, 289

1936

*La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation
aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être consi-
dérées comme propres à leurs auteurs.*

En hommage à mes parents.



AVANT-PROPOS

En commençant mes travaux de recherches, au cours des premiers contacts avec la question des charbonnages lorrains, puis, plus tard encore, lorsque ma bibliographie s'allongeait peu à peu et que les fiches préparatoires s'amoncelaient, les ambitions que je nourrissais à propos de mon ouvrage dépassaient, et de loin, le résultat auquel elles allaient aboutir. Bien entendu, je ne songeais nullement à étudier les charbonnages lorrains à un point de vue technique, étant absolument incompétent pour envisager le problème sous cet angle. Mais j'espérais pouvoir esquisser une étude analytique et comparative des diverses houillères, et, surtout, je projetais de consacrer une partie importante de l'ouvrage à l'examen de la situation ouvrière dans le bassin mosellan.

Hélas ! je ne pus jamais me procurer les documents nécessaires pour cette étude analytique des mines : et quant aux sources relatives à la situation ouvrière, elles furent tellement abondantes et tellement diverses qu'elles faisaient craquer de tous côtés le plan que je m'étais tracé et m'auraient obligé à publier une très grosse étude à la place de ce modeste volume. Je tranchai donc dans le vif et circonservis mon sujet, le réduisant à une étude spéciale sur le bassin charbonnier lorrain.

C'est intentionnellement que je dis : « bassin charbonnier lorrain », car il s'agit ici d'une étude de ce bassin considéré comme un « tout », et non point d'une étude particulière sur chacune de ses mines.

Je cantonnai également mon étude sur un plan strictement économique, évitant le plan social, évitant de me

perdre dans des digressions sur la situation ouvrière. Je compte d'ailleurs consacrer un volume ultérieur à cette dernière question. Quoi qu'il en soit, je m'interdisais par là d'étudier ce que l'on pourrait appeler en quelque sorte l'évolution interne des mines lorraines, pour exposer les rapports de notre bassin avec l'économie locale, nationale ou étrangère, soit en tant qu'acheteur, soit en tant que vendeur, et pour dessiner les lignes essentielles de leur formation dans le temps, de leur histoire.

C'est en partant de ces idées que j'ai construit le plan définitif, comprenant une introduction destinée à placer le bassin mosellan dans son cadre économique, un premier livre retraçant l'évolution historique de ce même bassin (considéré globalement et non par rapport à chacune des mines actuellement en exploitation), et un second et dernier livre exposant l'économie actuelle de ce bassin.

J'ai groupé mes références dans une bibliographie terminant ce volume ; mais plutôt que de surcharger le texte et de fatiguer le lecteur par des notes abondantes au bas des pages, j'ai préféré faire précéder chaque chapitre d'une petite bibliographie particulière à ce chapitre.

Encore un mot sur l'intérêt que présente le bassin mosellan pour l'économie française. La France est pauvre en charbon. La Lorraine est donc un appoint intéressant, d'autant plus qu'elle est riche d'espairs et que, d'ici quelques années, sa production aura augmenté dans des proportions fort appréciables.

J'ai accordé une grande importance à l'histoire du bassin ; elle m'a paru intéressante d'autant plus qu'elle était peu connue. Une thèse allemande écrite par M. Schmidt à la veille de la guerre ne lui consacrait que quelques pages. Par conséquent j'ai dû recourir à l'inépuisable fonds des archives départementales de la Moselle. J'ai pu me rendre compte au milieu d'une nuée de lettres, de rapports, de remarques, de notes, des difficultés extraordinaires auxquelles se heurtèrent les premiers exploitants, de

leurs déboires et de leur persévérance, et surtout de la constance de l'effort fourni avant 1871.

Je tiens à remercier M. Lescure, professeur à la Faculté de Droit de Paris ; M. Houpert, secrétaire de la Chambre de Commerce de Metz, qui a mis à ma disposition, avec une complaisance que j'ai vivement ressentie, rapports, statistiques, cartes et photographies ; M. Bouvet, ingénieur au chemin de fer à Metz, qui m'a donné des éclaircissements très utiles sur la situation des voies ferrées dans le département de la Moselle ; M. Thisse, directeur des services agricoles du département de la Moselle ; M. Siméon, du Comité Central des Houillères ; M. Clément, conservateur au Musée de Metz, qui a su me donner l'amour des choses lorraines ; M. Paul Zerr, diplômé de l'Ecole libre des Sciences Politiques, qui m'a autorisé à consulter son mémoire sur les houillères lorraines.

INTRODUCTION

Nous n'avons pu nous résoudre à entrer dans le vif de notre sujet sans poser clairement le problème, sans indiquer, au moins brièvement, dans quelles conditions et dans quel milieu économique et géologique a été édifiée la houillère lorraine. A cette fin, nous avons tracé à larges traits les cadres économiques où elle trouve sa place naturelle, puis nous avons donné, en quelques pages, un bref aperçu de la situation géologique du bassin lorrain.

I. — LES CADRES DE L'INDUSTRIE HOUILLERE MOSELLANE

Nous nous proposons dans ce chapitre d'indiquer brièvement l'ordre de grandeur du bassin mosellan par rapport aux autres bassins houillers du monde, et de le situer dans l'ensemble de l'économie mosellane. Il nous a paru utile de procéder ainsi avant d'aborder l'examen proprement dit de notre bassin houiller, afin de donner — ce qui est indispensable — au lecteur le sentiment de la valeur relative de notre bassin ; afin de pouvoir aborder aisément dans un chapitre ultérieur la question de la concurrence que rencontre notre charbon sur les marchés où il se présente ; afin de montrer l'importante place qu'il occupe dans l'ensemble de l'économie mosellane et des industries de ce département.

Encore que les charbonnages lorrains permettent de fort beaux espoirs, encore que leur développement futur dans un avenir des plus proches dépassera sans doute de très loin la production actuelle, la comparaison des deux chiffres qui suivent ne manquera point de faire apparaître la modestie relative de ce bassin :

Production nette du bassin mosellan en 1928	5.554.660 T.
Production nette mondiale en 1928	1.239.600.000 T.

La production mosellane représente environ 1/230 ou 1/240 de la production mondiale.

Nous diviserons ce chapitre en trois paragraphes ; dans le premier, nous parcourrons très rapidement la production houillère des principaux bassins du monde ; dans le second, nous donnerons quelques indications relatives à la houillère française en général ; puis nous indiquerons les principales industries du département de la Moselle, clientes des charbonnages lorrains.

BIBLIOGRAPHIE

- KERGOMARD. — Géographie économique. Paris. Masson, 1934.
- Robert LAFFITTE-LAPLACE. — L'économie charbonnière de la France. Paris. Giard, 1933.
- ROUSIERS. — Les grandes industries modernes. Tome I : Industrie houillère.
- PARENT. — La rationalisation de l'industrie. La houillère française.
- FABRE. — La crise charbonnière en France.
- Bulletin du Comité des Houillères du 20 Janvier 1934.
- H. DE PEYERIMHOFF. — Le charbon. In Revue des Deux-Mondes, Avril 1931.
- VIDAL DE LA BLACHE. — La France de l'Est.
- Richard BLOCH. — Les houillères françaises en 1926. In Revue politique et parlementaire, 1926.
- Henry LAUFENBURGER. — La métallurgie et la houille en Alsace-Lorraine.
- PARENT. — Le problème du charbon à Genève. 1930.
- LOUIS LAFFITTE. — Rapport général sur l'Exposition internationale de l'Est de la France (1909). Nancy, 1912.
- Axel SÖMME. — La Lorraine Métallurgique. 1930.
- FRECH. — Die Kohlenvorräte der Welt. 1917.
- Le problème du charbon. Publication du Comité économique de la S. D. N., 1932.
- L'industrie houillère française (1933). — Publication du Conseil National Economique.
- PECHAR. — La houille et le fer dans tous les pays du monde. Paris, 1878.
- Amédée MARTEAU. — L'industrie houillère en France. 1886.
- Les forces économiques mondiales. Publication de la Dresdner Bank. Berlin, 1930.
- Hansa Welt-Atlas. Neufeld & Henius. Berlin, 1933.
- Henry LAUFENBURGER. — L'industrie métallurgique de la Lorraine désannexée et la France.
- Karl SCHILLING. — Die wirtschaftliche Eingliederung der Elsass-Lothringischen Montanindustrie in den französischen Wirtschaftsorganismus. 1931.

LIEBHEIM. — Beiträge zur Kenntniss des lothringischen Kohlengebirges.
1900.

KOHLMANN. — Die Minetteformation Deutsch-Lothringens nördlich der
Fentsch.

— Die neue Entwicklung des lothringischen Eisenerzbergbaues.

E. GRÉAU. — La Chambre de Commerce de Meurthe-et-Moselle.

Carte industrielle de la Lorraine. Répertoire 1927.

KOHLMANN & JAHNS. — Der Eisenerzbergbau.

JAHNS. — Die lothringischen Salinen

SCHLENKER. — Das Eisenhüttenwesen in Elsass-
Lothringen.

KNORR. — Das Lothringische Glas.

} In Die wirtschaft-
liche Entwickelung
Elsass-Loth-
ringens 1871-1918
Frankfurt, 1931.

LINCK. — Das Verkehrswesen.

KOHLMANN. — Bergbau und Hüttenwesen.

MUELLER. — Fabrik und Hausindustrie.

KOHLMANN. — Die Salzwerke.

} In : Lothringen
und seine Haupt-
stadt. Metz, 1913.

Robert PARISOT. — Histoire de Lorraine. T. III. Picard, Paris, 1924.

I. — PRODUCTION DES PRINCIPAUX BASSINS HOUILLERS DU MONDE

Très nettement le plus grand producteur houiller du monde est la République des Etats-Unis qui atteignait le chiffre formidable de 549.700.000 T. de production en 1929, soit environ 40 % de la production mondiale ; loin derrière les Etats-Unis apparaît la Grande-Bretagne qui fournissait en 1929 262.000.000 T., puis vient l'Allemagne avec 163.400.000 T. ; enfin seulement la France dont la production — 53.800.000 T. — est insuffisante et inférieure à la consommation ; le cinquième rang, en 1929, est occupé par la Pologne qui serre la France de près avec ses 46.100.000 T. et qui précède de très peu le Japon : 45.700.000 T. ; il est vrai que la marge entre ces deux pays a augmenté en 1932 (46.300.000 T. contre 37.800.000 T.). Enfin, plusieurs petits pays ou pays moyens sont très forts producteurs de charbon, comparativement à leur étendue et aux besoins de leur consommation :

Pays-Bas	11.600.000 T. en 1928
Belgique	26.900.000 T. en 1928
Tchécoslovaquie	16.800.000 T. en 1928

Bien entendu, ces pays sont d'importants exportateurs.

Notons que la production charbonnière dans la plupart des pays a diminué depuis 1929, en raison de la crise et du resserrement de la consommation :

Production mondiale en 1929..	1.322.100.000 T.
Production mondiale en 1932..	939.900.000 T.

Durant cette période les seuls pays ayant augmenté leur production sont l'U.R.S.S. dont la production a passé de 36.900.000 T. à 58.500.000 T., et les Pays-Bas où elle a passé de 11.600.000 T. à 12.800.000 T.

Pour l'U.R.S.S. ce progrès s'explique par l'économie fermée de ce pays qui, très arriéré, fait un effort considérable pour se mettre au niveau industriel des autres pays.

Quant à la Yougoslavie, sa production très faible est restée constante : 400.000 T.

Production mondiale de houille, en millions de tonnes

	1929	1930	1931	1932
<i>Europe :</i>				
Grande-Bretagne	262	247,8	223	212,6
Allemagne	163,4	142,7	118,6	104,7
Sarre	13,6	13,2	11,4	10,4
Pologne	46,1	37,5	38,2	28,8
France	53,8	53,9	50	46,3
Belgique	26,9	27,4	27	21,4
Pays-Bas	11,6	12,2	12,9	12,8
Tchécoslovaquie	16,8	14,6	13,2	11,1
Autriche et Hongrie	1	1	1	1,1
U. R. S. S.	32,3	37,9	47	49,2
Espagne	7,1	7,1	7,1	6,9
Yougoslavie	0,4	0,4	0,4	0,4
Autres pays	1,5	1,4	1,4	1,2
Total pour l'Europe	636,5	597,1	551,2	506,9
<i>Amérique :</i>				
Etats-Unis	548,7	484,8	395	320,2
Canada	12,3	10,4	8,5	7,5
Amérique du Sud	1,9	1,8	1,4	1,3
Autres pays	1,1	1,3	0,8	0,7
Total pour l'Amérique	565	498,3	405,7	329,7
<i>Asie :</i>				
Japon	45,7	43,4	38,1	37,8
Chine	17,4	18,2	17,5	15
Inde	23,8	24,2	22,1	19
Russie d'Asie	4,6	5,8	8	9,3
Autres pays	3,2	3,2	2,5	2
Total pour l'Asie	94,7	94,8	88,2	83,1

Afrique :

Union sud-Africaine	13	12,2	10,9	9,7
Autres pays	1	1	0,6	0,5

Océanie :

Dominion d'Australie	10,5	9,7	8,6	9
Autres pays	1,4	1,4	1	1

Total général	1.322,1	1.214,5	1.066,2	939,9
---------------------	---------	---------	---------	-------

*Production mondiale de coke par les cokeries minières
et métallurgiques (en milliers de tonnes)*

	1929	1930	1931	1932
Allemagne	31.421	32.700	23.190	19.128
Grande-Bretagne	13.637	11.699	8.607	8.266
Sarre	2.423	2.560	1.941	1.685
France	9.080	9.271	8.086	5.838
Pologne	1.858	1.582	1.355	1.091
Belgique	5.952	5.286	4.877	4.476
Pays-Bas	2.404	2.599	2.739	2.630
Tchécoslovaquie	3.163	2.712	2.046	1.277
U. R. S. S.	4.715	6.200	6.800	8.200
Espagne	984	908	751	700
Italie	792	813	740	672
Etats-Unis	54.327	43.520	30.598	19.903
Canada	2.187	1.871	1.370	1.488
Japon	1.200	1.000	900	1.000
Indes britanniques	844	828	792	700
Union australienne	407	290	250	200
Autres pays	376	333	320	260
Total	143.770	124.172	95.362	77.448

Proportionnellement à son étendue, la Grande Bretagne est le pays le plus riche en houille : superficie des bassins houillers : 16.000 km², soit 1/20 du territoire ; ils emploient plus d'un million d'ouvriers : 1.111.000. L'extraction totale houillère, après avoir augmenté très rapidement jusqu'en 1913, et être retombée au cours de la guerre en raison de la pénurie de la main d'œuvre, remonta après la

guerre sans jamais atteindre le niveau de 1913, en raison de la diminution de production due à la loi de 8 heures, pour retomber encore sous l'influence de la crise actuelle :

1890.....	184.500.000 T.
1900.....	228.200.000 T.
1910.....	268.700.000 T.
1913.....	287.411.869 T.
1914.....	265.243.030 T.
1915.....	253.179.446 T.
1916.....	256.348.351 T.
1917.....	248.473.119 T.
1918.....	227.714.579 T.
1919.....	229.743.128 T.
1920.....	228.274.000 T.
1921.....	164.394.200 T.
1922.....	261.850.000 T.
1923.....	278.500.000 T.
1929.....	262.000.000 T.
1930.....	247.800.000 T.
1931.....	223.000.000 T.
1932.....	212.600.000 T.

En gros, la courbe des exportations est analogue ; toutefois, les exportations d'après la guerre dépassent les exportations de 1913 :

1913.....	76.638.000 T.
1914.....	61.830.000 T.
1915.....	45.770.000 T.
1916.....	41.000.000 T.
1917.....	38.000.000 T.
1918.....	34.000.000 T.
1919.....	38.500.000 T.
1920.....	24.931.853 T.
1921.....	24.660.552 T.
1922.....	64.198.384 T.
1923.....	79.000.000 T.

Les gisements houillers occupent la grande dépression écossaise (bassins de l'Ayrshire, du Lanarkshire, de Stirling, de Fife et des Lothians ; en tout : 34.600.000 T.), les deux flancs de la Chaîne Pennine (bassins de Northumberland : 13.500.000 T., de Durham : 34.600.000 T., du West Riding, du Yorkshire : 45.900.000 T., du Derbyshire, du

Leicestershire, du Warwickshire, du Cumberland, du Lancashire : 17.100.000 T, du Staffordshire : 7.900.000 T.), la bordure méridionale et orientale du massif cambrien (Flintshire, Denbighshire, Shresbury, Forest of Wyre et of Dean, enfin la bande qui va du Pembrokeshire au canal de Bristol par les Comtés de Glamorgan et de Monmouth, le bassin de Cardiff : 46.300.000 T.) Des mines se trouvent autour de Bristol. Des forages ont fait découvrir de la houille dans le Kent, près de Douvres, mais à des profondeurs considérables.

Ces bassins produisent de nombreuses qualités ; leur situation est favorable, soit que la mine borde la mer, soit encore à cause de la proximité d'une voie navigable. C'est souvent la benne même que le mineur a chargée au fond de la mine qui se déverse directement dans le bateau charbonnier. Les frais de transport en sont fort réduits. De plus, l'exploitation se fait dans d'excellentes conditions, étant donné que les couches sont peu profondes. L'exportation, nous le savons déjà, est fort active ; la Suède, en 1913, recevait du Royaume-Uni 88 % de sa consommation de charbon ; l'Espagne 40 %, la France 16 %. Actuellement, l'exportation rencontre cependant des difficultés de plus en plus considérables : plusieurs grèves, le niveau de la vie relativement élevé du mineur anglais, la loi de huit heures alourdissent l'extraction et augmentent le prix de revient. La concurrence des charbons étrangers, notamment du charbon américain, le resserrement de la consommation créent des conditions difficiles à la houillère anglaise sur plus d'un marché. De nombreuses mines travaillent à perte.

La Belgique est traversée par un énorme gisement houiller de l'ouest vers l'est, qui prolonge le bassin houiller français septentrional et se poursuit en Allemagne (vers Aix-la-Chapelle). Ce gisement comprend d'abord le bassin du Borinage ou du Hainaut qui suit la vallée de la Haine, et dont le centre est à Mons ; les houilles y sont grasses, les couches peu profondes ; puis le gisement gagne la vallée de

la Sambre, de Charleroi à Namur ; les houilles y sont plus maigres ; la qualité des charbons des concessions du groupe de Liège (bords de la Meuse, de Namur à Liège ; vallée de la Vesdre) est inférieure. Des forages en Campine ont rencontré des couches très profondes de charbon, à plus de 1.000 mètres, très riches, et permettent sans doute la création d'un nouveau bassin à rendement égal au bassin actuel. Mais les frais considérables que cette exploitation exigerait, vu la profondeur à laquelle sont situées les couches, la faiblesse de la consommation actuelle et les difficultés d'exploitation, ont provoqué des hésitations au sujet de la mise en exploitation de ce gisement. L'Etat s'est d'ailleurs réservé ce nouveau bassin.

En raison de la très forte industrialisation de la Belgique, la production est à peu près égale à la consommation, ce qui n'empêche pas un commerce extérieur charbonnier important ; en effet, les houilles belges, sensiblement moins chères que les houilles françaises, vont concurrencer celles-ci sur nos marchés intérieurs, surtout à Paris, au Nord-Est et à l'Est ; par contre, Anvers et les Flandres, même Bruxelles, font venir par mer des houilles britanniques.

L'énorme gisement houiller belge traverse la partie méridionale des Pays-Bas vers le Limbourg. D'autre part, le bassin du Peel s'étend du Sud de Nimègue à la frontière allemande à l'ouest de Crefeld. Le gisement du Limbourg a été très médiocrement exploité jusqu'au moment où le gouvernement néerlandais à qui appartient la majeure partie des mines, a donné une grande impulsion à l'exploitation. De 564.000 T. en 1906, l'extraction a passé, après la guerre, à plus de 12 millions. Toutefois la situation excentrique de ce bassin par rapport à l'ensemble des Pays-Bas, la proximité des puissantes régions industrielles de Liège et de la Rhénanie, les frais de transport relativement faibles qui viennent s'ajouter au combustible anglais déjà bon marché, font que presque toute la Néerlande s'alimente

de houille venue par mer de Grande-Bretagne, ou par le Rhin, de la Ruhr. Par contre, la plus grande partie du combustible néerlandais est exportée vers la Belgique, l'Allemagne ou la France.

Production houillère néerlandaise :

1906.....	564.000 T.
1913.....	1.873.100 T.
1919.....	3.401.000 T.
1927.....	9.500.000 T.

Si l'on excepte le bassin de la Sarre, les bassins houillers allemands se développent en une longue ligne prolongeant ceux de France et de Belgique jusqu'en Pologne. Accroché à la frontière belge, vers la rive gauche du Rhin, on rencontre le bassin d'Aix-la-Chapelle ou d'Eschweiler. Puis, sur la rive droite, dans la région de la Ruhr, le grand bassin de Westphalie. Là s'accumulent plus de 50 couches carbonifères, dont certaines à une très faible profondeur (350 m.), d'où l'Allemagne tire 80 % de son extraction totale. Le combustible y est fort varié, excellent en particulier pour la production du coke métallurgique. Cette région est extrêmement industrielle. Sur le versant septentrional de l'Erzgebirge, Zwickau, Chemnitz et Plauen extraient de la houille (2,6 % du total). Enfin la Silésie est très riche en combustible ; autrefois elle fournissait 26 % de l'extraction totale de l'Allemagne qui a dû céder à la Pologne une fraction importante de cette province ; elle donne encore 16 %. Ces bassins houillers, d'une exploitation relativement aisée, d'une situation remarquable à proximité des grandes voies navigables : Rhin, Elbe, Oder, fournissent un combustible d'un prix peu élevé et alimentent une industrie considérable.

Production houillère allemande en millions de tonnes :

1870.....	26,4
1893.....	73,9
1899.....	101,9

1906.....	137,1
1913.....	191,5
1920.....	131,3
1928.....	150,3
1929.....	163,4
1930.....	142,7
1931.....	118,6

Le progrès industriel très brillant et très rapide de l'Allemagne d'avant guerre se traduit dans les chiffres de 1870 à 1913 ; depuis 1930 par contre, la crise anémie la production.

Répartition entre les bassins en 1927 :

Westphalie	118,5	soit	77,4	%
Silésie	25,0	soit	16,3	%
Aix-la-Chapelle	5,0	soit	3,3	%
Saxe	4,1	soit	2,7	%

Commerce de la houille :

	1913	1927
Importation , ...	11,3	5,0
Exportation , ...	44,9	33,0
dont au titre des « réparations »		13,0

En Tchécoslovaquie, la Bohême et surtout la partie de la Silésie attribuée à la Tchécoslovaquie, sont écornées au nord par la grande écharpe houillère venue de Belgique et de France à travers l'Allemagne. Le bassin silésien d'Ostrava-Karvina fournit plus des deux tiers de la houille tchécoslovaque ; celui de Kladno-Rakovnik et celui de Plzen-Radnice s'épuisent rapidement ; on trouve encore un peu de combustible à Rosice et à Zacler.

La Pologne a des bassins houillers fort riches vers Cracovie et dans la partie de la Haute-Silésie qui lui a été attribuée après la guerre. Sa faculté d'extraction est presque égale à celle de la France ; les centres les plus importants sont : Krolewska-Huta (Kœnigshuete), Katowice, Sosnowice ;

la houille est excellente, donne naissance à une industrie vigoureuse, notamment en raison de son utilisation en vue de l'obtention de coke métallurgique et alimente une exportation florissante, surtout vers la Scandinavie.

Le combustible espagnol, d'un tonnage bien inférieur, est extrait des provinces des Asturies (Oviedo, Langreo), de Léon, de Catalogne (Gerone), d'Andalousie (Belurez), un peu de celle de Valence. Il est insuffisant pour la consommation espagnole.

En U.R.S.S. la houille ne fut découverte que vers 1840, dans le bassin du Donetz, et l'exploitation réelle n'en commença que vers 1875. Ce bassin est de loin le plus important de l'Union. Néanmoins, les environs de Moscou, de Kalouga, Riazan et Tambow, l'Oural, la Sibérie (près de Kouznetz) possèdent aussi des gisements. Mais la quantité produite est insuffisante pour satisfaire à la consommation. D'autre part la situation excentrique du bassin du Donetz crée de nouvelles difficultés : des distances considérables le séparent des régions à forte consommation de Moscou et de Léninegrad. Aussi le bois est-il le véritable combustible russe ; l'importation des houilles étrangères est d'ailleurs très active, notamment pour les qualités venant du Royaume-Uni.

Dans l'Inde, la houille est extrêmement abondante : on estime que ce pays pourra, à cet égard, se suffire pendant des siècles ; la superficie occupée par les terrains houillers est de l'ordre de 95.000 km², dans le Bihar, l'Orissa, et surtout le Bengale. Le bassin actuellement le plus productif est celui du nord-est, dans le Bengale et l'Assam ; les mines les plus riches se trouvent dans la vallée du Damodar, au nord-ouest de Calcutta ; on exploite aussi des mines dans le Pendjab à Jhelam. La production suffit à la consommation et à quelques exportations vers l'Extrême-Orient. Mais la qualité supérieure des houilles britanniques et américaines les fait préférer à Ceylan et à Singapour.

Production en millions de tonnes :

1894.....	2,8
1907.....	11,147
1922.....	19,3
1929.....	23,8

En Indochine, la houille existe dans la presqu'île de Malacca, en Annam, près de Tourane, et surtout au Tonkin où des bassins houillers sont exploités à Thay-Nguyen, Dong-Trieu, Maokhé, Hong-Gay et dans l'île de Kégao. La houille y est d'excellente qualité, quoiqu'un peu maigre, mais la richesse des veines et la facilité de leur exploitation à ciel ouvert fait que, non seulement elle alimente l'industrie du pays et approvisionne les navires, mais s'exporte jusqu'à Hong-Kong où elle est fort appréciée ; de petites quantités sont arrivées jusqu'en France. Tant que les mines de Chine ne seront pas mieux exploitées, les exportations du Tonkin connaîtront une certaine importance. Production de la houille en Indochine française : 1.955.000 tonnes.

La richesse naturelle de la Chine en charbon est énorme ; ce pays possède les bassins les plus étendus, les plus abondants, et peut-être les plus faciles à exploiter ; on estime leur étendue à plus de 1 million de kilomètres carrés ; les couches ont une épaisseur moyenne de 12 à 16 mètres et sont le plus souvent à fleur de terre. La qualité du combustible semble excellente. Les principaux bassins sont situés dans le Chan-Si, le Petchili, le Chen-Si, le Sseu-Tchouan du nord et du centre, le Yunnan. Mais l'exploitation est fort primitive, sauf dans les mines européennes de Fouchoun et de Kailan.

Au Japon, la houille existe à peu près partout ; on la signale dans 35 départements sur les 38 que comporte l'archipel ; l'exploitation est surtout active dans Hokkaïdo (Youbari) et dans Kiou-Siou (Miiké, Mitsoui) ; Sakhaline possède aussi quelques gisements importants ; ceux de Hondo et de la Corée sont plus pauvres ; la Mandchourie fournit

un appoint sérieux ; la production alimente la consommation intérieure et une exportation assez active : 2.000.000 T. La qualité de cette houille est cependant inférieure : elle brûle trop vite, chauffe peu et encrasse rapidement les machines.

En Australie, on trouve le combustible minéral aux environs de Newcastle (Nouvelle-Galles du Sud), dans le Queensland (Ipswich), dans le Victoria (Gippsland), en Australie occidentale (Collie), et en Tasmanie (Cornwall).

Dans l'Union sud-africaine, on trouve du charbon dans la colonie du Cap où il sert à la consommation locale ; dans le Transvaal, à Barberton, Middelbourg et Pietersbourg, où il est de qualité inférieure ; dans l'Orange et le Basoutoland. Production : 7.545.000 T. au Transvaal et 1.100.700 T. en Orange.

Si les bassins houillers reconnus au Canada sont immenses, ils sont faiblement exploités, et le Canada importe encore près de 60 % du combustible qu'il consomme. En effet les bassins sont assez éloignés des voies de transport et très à l'écart des régions industrielles ; de plus celles-ci sont très voisines des mines de l'Ohio et de Pensylvanie. Les seuls bassins véritablement producteurs sont ceux de l'extrême-est, moins handicapés par la proximité des mines des Etats-Unis (ils sont situés en Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick) ; et ceux de l'extrême-ouest, au pied des Montagnes Rocheuses, dans l'Alberta et la Colombie britannique, pour la même raison.

Aux Etats-Unis, pourtant formidablement favorisés par la nature quant aux ressources naturelles, la houille vient en première ligne parmi les richesses minérales. On estime à 700.000 km² la superficie des bassins houillers. Ils sont disposés en grandes bandes orientées du sud au nord, dont les principales sont les suivantes :

le bassin « appalachian », couvrant 183.000 km², depuis la Pensylvanie jusqu'à l'Alabama, en traversant

l'Ohio, le Maryland, la Virginie, le Kentucky et le Tennessee ;

« le bassin intérieur de l'Est » (150.000 km²), qui s'étend sur l'Indiana, l'Illinois et l'ouest du Kentucky ;

le bassin d'anhracite de Pensylvanie ;

le bassin « intérieur du Nord », dans le Michigan, avec 28.000 km² ;

le bassin « intérieur de l'Ouest et du Sud », avec 244.000 km², dans les Etats d'Iowa, de Nebraska, de Missouri, de Kansas, d'Arkansas, d'Oklahoma et de Texas ;

le bassin des Montagnes Rocheuses, avec 113.000 km², qui borde les Montagnes du Mexique au Canada ;

le bassin du Pacifique, avec 2.500 km², qui se compose de quelques dépôts isolés, dont les plus importants se trouvent dans l'Etat de Washington.

Le bassin le plus riche est le bassin appalachien, qui produit les 2/3 de l'extraction totale, et si l'on compte l'anhracite 70 %. Depuis la fin du siècle dernier, la production totale a augmenté très rapidement jusqu'en 1918, avec un bond prodigieux de 1900 à 1910, puis une diminution est intervenue en 1919 ; depuis lors, l'ancien niveau de production n'a plus jamais été atteint.

Production de houille en millions de tonnes :

1880.....	61
1890.....	157
1900.....	260
1910.....	499
1913.....	570
1916.....	590
1917.....	651
1918.....	678
1919.....	544
1920.....	658
1921.....	506
1922.....	460
1925.....	528
1930.....	482
1931.....	397

La situation des couches sur les flancs des vallées permet l'exploitation sans puits, alors que leur épaisseur rend possible l'emploi de machines perfectionnées ; aussi les prix sont-ils fort bas. La production du pays alimente la consommation intérieure ; de plus on note des exportations vers le Canada, vers l'Amérique Centrale et l'Amérique du Sud ; des exportations ont même été dirigées sur l'Europe, notamment immédiatement après la guerre qui avait détruit ou désorganisé nombre de houillères européennes.

Principaux Etats producteurs (sans anthracite) en 1930 :

Pensylvanie	124,5
avec anthracite	193,9
West-Virginie	121,5
Illinois	53,7
Kentucky	51,2
Ohio	22,6
Indiana	16,5
Alabama	15,6
Virginie	10,9

II. — LA PRODUCTION CHARBONNIÈRE FRANÇAISE

Dès le début du XVIII^e siècle, la production charbonnière française prit une allure industrielle dans le nord du pays. En 1716, le sieur Désardrouin obtint du Régent l'autorisation d'extraire la houille d'un terrain situé entre la Scarpe et l'Escaut ; cette autorisation fut mise à profit par la Compagnie d'Anzin qu'il avait fondée. Mais un conflit juridique devait naître rapidement entre les anciens propriétaires terriens et les nouvelles entreprises industrielles ; les premiers affirmaient que la propriété de la surface entraînait de plein droit la propriété du sous-sol, alors que les seconds ripostaient en invoquant la distinction entre les deux propriétés. Un arrêt du Conseil, daté de 1744, décida enfin que le Roi pourrait concéder l'exploitation des

mines à d'autres personnes que les propriétaires de la surface, moyennant le paiement d'une indemnité. Désormais, les grandes sociétés industrielles pourront se constituer.

La Société d'Aniche, fondée en 1773, les Sociétés de Carmaux et d'Alais furent, avec la Compagnie d'Anzin, les premières de France. « Lents au début, note M. de Peyerimhoff, les progrès de l'industrie s'accélérent sous l'action de deux facteurs essentiels, l'apparition des chemins de fer, la production de la fonte métallurgique au coke. Avec la pose du premier kilomètre de rail et la construction du premier four utilisant la houille carbonisée comme agent de traitement du minerai, le règne de la vapeur commence, l'ère industrielle s'ouvre. Agent d'énergie, agent chimique, le charbon va intervenir d'une manière croissante dans l'économie nationale. Il ne cessera d'être la source prédominante et longtemps quasi-exclusive de la force, animatrice et servante de l'industrie moderne. L'économie mondiale est pour quelques centaines d'années à l' « âge de la houille »... Dès l'origine, l'exploitation houillère revêt les caractères de la grande industrie, dont elle apparaît d'ailleurs comme la doyenne : masse de capitaux, masse de production, masse de personnel attirant, créant autour de la mine une population de densité exceptionnelle, où n'entrent pas seulement les ouvriers des fours et leurs familles, ceux qui les servent ou les dirigent, mais aussi les effectifs croissants des industries qui, par une loi sans exception, ou peu s'en faut, s'installent sur le charbon. »

Puis, en 1840, c'est la découverte du gisement du Pas-de-Calais, dont la première concession, celle de Dourges, est accordée en 1852. Grâce à ce bassin surtout, la production houillère française dans les limites territoriales de 1871 à 1919, monte rapidement : 8 millions de tonnes en 1856 ; 16 millions en 1872 ; 20 millions en 1885 ; 33,5 millions en 1900 ; 40,85 millions en 1913.

Le bassin septentrional du Pas-de-Calais et du Nord

correspond à la continuation de la longue et épaisse couche houillère qui s'étend dans l'Allemagne de l'ouest et se prolonge à travers la Belgique. Elle entre en France au confluent de la Haine et de l'Escaut, et se continue jusqu' dans les environs de Béthune ; mais elle s'enfonce depuis la frontière et les difficultés d'extraction s'accroissent vers l'ouest (maxima 700 à 800 mètres), jusqu'au point où les couches deviennent inexploitable dans les conditions actuelles. Les centres les plus importants sont ceux d'Anzin, d'Aniche, de l'Escarpelle, de Courrières, de Lens, de Bruay, de Marle, de Nœux, de Béthune, de Dourges, de Liévin, d'Ostricourt. Le développement des voies navigables dans la région et leur liaison avec Paris donnent à ces mines une facilité appréciable de transports.

Quelques bassins, d'importance secondaire, forment une sorte de couronne autour du Massif Central. Le premier, celui de la Loire ou de Saint-Etienne, occupe toute la dépression du Forez où coulent, en sens inverse, le Gier et le Furens. Roche-la-Molière, Saint-Etienne, Firminy, Rive-de-Gier, Sainte-Foy-l'Argentière, sont les points les plus connus ; l'extraction (de puits qui atteignent jusqu'à 870 mètres de profondeur) est d'environ 4 millions de tonnes (3.790.000 T. en 1913). L'absence de voies navigables nuit beaucoup à la vente des houilles de la Loire qui trouvent d'ailleurs dans la métallurgie un débouché local fort important.

Dans la dépression de Longpendu et de l'Autunois, on rencontre les bassins de Blanzy, Epinac, Le Creusot, qui extraient environ 3 millions de tonnes. Le canal du Centre, outre les grands centres consommateurs du Creusot et autres, leur permet d'écouler facilement leurs produits. On peut adjoindre à ces exploitations celles de la Nièvre avec Decize et La Machine.

Au nord du Massif Central, dans l'Allier, Commentry, Dorget, Villefranche, Aumance, Bert, extraient environ 600.000 tonnes. Dans la Creuse, Ahun tend à s'épuiser.

Au sud-ouest, l'Aveyron avec Aubin, Decazeville, Gransac, atteint presque le million ainsi que le Tarn (Carmaux et Albi). Au sud-est, l'Hérault (Graissessac : 250.000 tonnes), puis le Gard (Alès, Le Vigan, La Grand'Combe, Bessèges), avec le petit bassin d'Aubenas dans l'Ardèche, fournissent près de 2.000.000 de tonnes à la région du Sud-Ouest.

Dans le Massif Central même, de petites exploitations forment le bassin de la Haute-Loire (Brassac) du Puy-de-Dôme (Saint-Eloy) et du Cantal (Champagnac) ; au total 600.000 tonnes.

En dehors de ces bassins du Centre, le reste de la France est pauvre : à la limite du Massif Armoricaïn, dans les départements de la Mayenne, de la Vendée, et de la Loire-Inférieure, les bassins de Montigné, de Chantonay, de Vouvant et du Maine fournissent à peine au total 50.000 tonnes. Les Alpes ont les petits bassins anthracitifères de la Mure et de Communay.

Au pied sud-occidental des Vosges, Ronchamp extrait environ 100.000 tonnes.

Ce qui caractérise malheureusement l'économie houillère française, c'est le déséquilibre entre l'extraction et la consommation. La production française a crû pourtant dans des proportions considérables depuis un siècle :

1820.....	1.094.000 T.	
1830.....	1.863.000 T.	
1840.....	3.003.000 T.	
1850.....	4.434.000 T.	
1860.....	8.304.000 T.	
1870.....	13.330.000 T.	
1880.....	19.362.000 T.	
1890.....	20.043.000 T.	
1900.....	33.404.000 T.	
1910.....	38.400.000 T.	
1913.....	40.051.000 T.	
1928.....	52.000.000 T.	(sans la
1929.....	53.780.000 T.	Sarre)
1930.....	53.884.000 T.	
1931.....	50.023.000 T.	

Mais la consommation reste toujours supérieure :

1850.....	7.250.000 T.
1860.....	14.500.000 T.
1880.....	29.000.000 T.
1900.....	39.000.000 T.
1913.....	64.000.000 T.

La production française n'arrive donc à satisfaire que 63 à 75 % de la consommation française. Aussi les importations de charbon étranger ont-elles été importantes dès le début et n'ont-elles fait que croître avec le temps. Elles ont même une tendance à dilater notre marché et à contraindre notre propre production à diminuer son rendement. La protection douanière accordée au charbon national en 1860 était devenue bien insuffisante immédiatement avant la guerre, et l'est restée après la guerre. Les importations sont d'ailleurs favorisées par la pauvreté des gisements français, lambeaux sans puissance ou terminaisons de bassins dont l'exploitation est fort coûteuse en général, et par la position périphérique de ces bassins, d'où résultent des frais importants pour le transport des charbons français jusqu'aux lieux de consommation. L'Angleterre est tout particulièrement favorisée par cette voie d'accès magnifique que constitue la Manche prolongée par la Seine ; aussi est-elle de loin, pour la France, le fournisseur le plus important. En 1929, on constatait les importations des provenances suivantes (chiffres en milliers de tonnes) :

Provenance	Houille	Coke	Agglomérés
Grande-Bretagne	13.216	23	130
Allemagne	5.148	3.648	654
Belgique-Luxembourg . .	3.566	697	453
Néerlande	995	1.074	60
Pologne	649	3	—
U. R. S. S.	73	6	—

Pour notre industrie houillère, la guerre avait été un coup terrible. Non seulement la mobilisation lui avait enlevé un bon nombre de ses ouvriers, mais encore l'ennemi avait très rapidement occupé notre bassin septentrional dont une petite partie seulement restait aux mains des alliés. De 27.389.000 tonnes en 1913, la production de ce bassin tomba à 6.000.000 de tonnes. Les importations britanniques deviennent prodigieuses ; et afin de forcer la production nationale nécessaire à la vie du pays et à la conduite de la guerre, de nombreux mineurs furent renvoyés à la mine ; la journée de travail s'allongea de 1 heure, et on rouvrit de petites exploitations dont le rendement avait été insuffisant. En 1917, les importations atteignirent 17,5 millions de tonnes et la production nationale 28,9 millions : 11.453.000 t. pour Béthune, Nœux, Marle, Bruay ; 4.536.000 t. pour le bassin de la Loire ; 3.470.000 t. pour la Saône-et-Loire ; 2.600.000 t. pour le Tarn et l'Aveyron ; 3.230.000 t. pour le Gard ; 1.900.000 t. pour le Centre.

Vinrent la retraite allemande et les destructions accomplies par les vaincus. « Par un geste sans excuse ni raison, les armées allemandes détruisent dans leur retraite, les charbonnages de la zone d'occupation : destructions du fond et du jour où les mines sont entièrement noyées, les galeries effondrées, les machines d'extractions, les chaudières brisées, les cuvelages dynamités... 103 sièges d'extraction comprenant 212 puits totalement détruits, tous les chevalements abattus, presque toutes les machines, représentant une puissance de 204.000 kilowatts, mises hors de service, 103 ouvrages d'art bouleversés, 800 kilomètres de voies de surface et 3.000 kil. de voies souterraines disparus ou endommagés, 16.000 maisons ouvrières ruinées, la plupart des mines noyées, 110 millions de mètres cubes à extraire, une capacité de production annuelle de 20 millions de tonnes réduite à néant, voilà les proportions du désastre. » En réalité, ces destructions étaient motivées par une double considération : d'abord, pour la période

des grandes affaires qui devait, pensait-on, suivre la fin des hostilités, on se débarrassait de la concurrence française pendant les longues années de la reconstruction ; on pensait en outre que, durant cette période, la France allait devenir une cliente obligée de l'industrie allemande.

Il fallait reconstruire ; en raison de la loi du 24 Juin 1919 instituant les 8 heures de travail théorique qui équivalent à 6 heures 20 minutes de présence utile au chantier (loi appliquée en France, alors que les dispositions similaires demeurent purement théoriques à l'étranger), notre production tomba de 1918 à 1919 de 26,25 millions de tonnes à 22,5 millions pour remonter toutefois en 1920 à 25,25 millions de tonnes. Le charbon anglais régnait sur notre marché et se vendit à certains moments à 130 shillings.

Il fallait remédier à cette situation ; on ranima le bassin septentrional qui reprit sa pleine activité en 1924 ; on poussa les bassins de l'intérieur à augmenter leur extraction ; enfin les houillères lorraines doublèrent en six ans leur production. Au total, en millions de tonnes, les progrès réalisés furent les suivants :

1919.....	22,5	M.t.
1920.....	25,5	M.t.
1921.....	29	M.t.
1922.....	32	M.t.
1923.....	38,5	M.t.
1924.....	45	M.t.
1925.....	48	M.t.

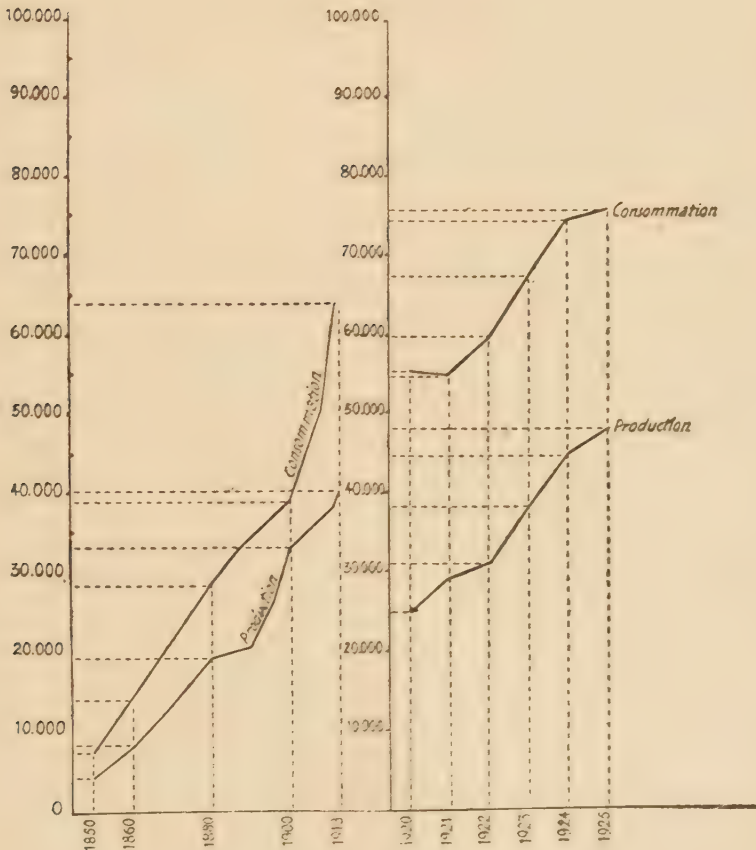
D'ailleurs, cette production ne rattrapa jamais la consommation, elle aussi croissante :

1920.....	55,5	M.t.
1921.....	50	M.t.
1922.....	60	M.t.
1923.....	67,5	M.t.
1924.....	74,5	M.t.
1925.....	76	M.t.

La diminution des importations de 1919 à 1925 est faible :

1919.....	33	M.t.
1920.....	24,5	M.t.
1921.....	31	M.t.
1922.....	28	M.t.
1923.....	29	M.t.
1924.....	29,5	M.t.
1925.....	28	M.t.

PRODUCTION ET CONSOMMATION EN FRANCE



Bien entendu, l'effort de reconstruction des houillères du Nord et du Pas-de-Calais exigea un effort financier considérable auquel les sommes payées à titre de dommage de guerre ne suffisaient point ; on fit appel à l'épargne par l'intermédiaire du « Groupement des Houillères du Nord et du Pas-de-Calais » qui émit en 1921 et 1922 pour 1.700 millions d'obligations gagées par l'Etat ; d'autre part les houillères mirent à contribution les réserves qu'elles avaient jadis elles-mêmes constituées. On fit venir des ouvriers étrangers, surtout des Polonais venus directement de Pologne ou de Westphalie. Et pourtant la production, en 1925, atteignait seulement, dans les nouvelles limites territoriales de la France, 48 millions de tonnes, contre 44,64 millions en 1913, dans les anciennes limites territoriales. Il en faut chercher la cause esentielle dans l'insuffisance du rendement horaire du travail ouvrier et dans la loi de 8 heures.

Une première crise de placement s'esquissait en 1926 à cause des importations excessives pour une consommation dont les possibilités de dilatation étaient restreintes, lorsque le conflit minier britannique du mois d'Avril vint trancher le nœud gordien. Les consommateurs français furent bien obligés de s'adresser aux producteurs nationaux dont les stocks fondirent.

En 1927, les charbons anglais reparaissaient sur le marché cherchant à fouetter la demande par des méthodes de dumping. Une nouvelle crise de placement s'esquissa pour nos propres charbons dont la force de résistance est affaiblie par la crise monétaire et par l'augmentation des salaires. Alors qu'en 1927, notre production marquait encore une faible avance de 400.000 tonnes, elle retombait en 1928 à 52,5 millions de tonnes ; les houillères voyaient leurs stocks enfler à 3.000.000 de tonnes, alors que les importations qui paraissaient sensiblement incompressibles, étaient de 30 millions de tonnes. La situation fut dénouée par le rude hiver de 1928-1929, et par l'acti-

tivité industrielle maxima de 1929 ; la consommation charbonnière monte à 90 millions de tonnes, mais « l'aubaine profite aux fournisseurs extérieurs qui s'adjugent une livraison supplémentaire de 7 millions de tonnes sur notre marché. L'extraction française, en gain modéré de 2,5 millions de tonnes, frise 55 millions. Le coefficient de couverture s'abaisse à 60 % ». Et alors vint la crise, avec le resserrement des marchés en général et du marché houiller en particulier, aggravé par deux hivers cléments. Les stocks gonflent, la masse des chômeurs apparaît et augmente, la concurrence avec les houilles étrangères devient plus âpre que jamais, surtout à cause des avantages financiers, fiscaux, ferroviaires accordés par les gouvernements étrangers. Dès 1930, la consommation dégonflée retombe à 87 millions de tonnes, cependant que les houillères étrangères conservent leurs positions, contrairement aux nôtres qui perdent à l'exportation près d'un million de tonnes, le tiers de leurs ventes normales. Aussi, en 1931, voit-on cette situation absurde de notre pays qui importe de grosses quantités de l'étranger, cependant que ses propres bassins chôment au moins partiellement. « Or, à tonnage égal extrait du sous-sol français ou importé, la perte de travail est ressentie incomparablement plus lourde par le producteur que par le manutentionnaire. Il faut, estime-t-on, 1.450 journées de mineur pour produire 1.000 tonnes en France, 16 journées de docker pour décharger 1.000 tonnes dans un port : rapport voisin de 1 à 100. »

Par ailleurs, nos mines supportent des charges très lourdes. En effet nos gisements sont de qualité médiocre (bassins du Centre) ou moyenne (bassins septentrional et lorrain), les couches sont irrégulières et tourmentées, le charbon est assez friable et mélangé d'impuretés, d'où résulte le rendement horaire faible de l'ouvrier français comparativement à l'ouvrier polonais, anglais ou allemand. La technique et l'outillage sont bons, soumis à des révisions fréquentes par un personnel d'excellents ingénieurs. La

puissance des compresseurs d'eau a quintuplé depuis 1913 ; la puissance des centrales électriques des mines a plus que quintuplé dans le Nord et le Pas-de-Calais. Malheureusement la loi de 8 heures a abaissé le rendement journalier des ouvriers, qui n'a atteint à nouveau qu'en 1930 le chiffre de 1913 : 695 kg par homme et par jour. A ce point de vue le chiffre français correspond à moins de la moitié du rendement en Silésie, moins des 2/3 du rendement britannique, à la moitié du rendement dans la Ruhr.

Il faut également tenir compte du poids des impôts : Frs. 9,60 par tonne en 1928, Frs. 10,45 en 1930, alors que dans la Ruhr, en 1928, il était de Frs. 7,- seulement.

Selon M. de Peyerimhoff, un système complet d'assurances sociales abrite depuis près de quarante ans le mineur contre les risques de l'existence ouvrière, sauf le risque de chômage, trop exceptionnel ici pour donner lieu à des cotisations et à des prestations spéciales. Le taux de base de la retraite attribuée à 55 ans d'âge, après 30 années de service, atteint 5.000 francs, ce qui le porte au coefficient 6,85 vis-à-vis de la situation d'avant-guerre. Le service des retraites minières, pensions aux veuves et pensions d'invalidité, réclame de l'ouvrier actif et de l'exploitant un versement égal, pour chacun des cotisants, à 5 1/2 % du salaire ; l'Etat cotise lui-même à concurrence de 4 1/2 % des salaires totaux. L'assurance-maladie administrée par les Caisses de secours des mines, aux Conseils desquelles les représentants du personnel détiennent actuellement les 2/3 des sièges, prélève 3 1/2 % des salaires, par versements égaux de l'ouvrier et de l'exploitant. Le total s'élève à 19 % des 3 millions de salaires payés en 1930 ; la part que l'exploitation minière doit couvrir représente Frs. 8,75 par tonne marchande de houille. »

« 86.000 maisons ouvrières ou logements dans le bassin du Nord et du Pas-de-Calais, plus de 100.000 dans l'ensemble des bassins français, le double des chiffres de 1913,

sont à la disposition du personnel. La moitié de l'effectif en général, les $\frac{3}{4}$ dans le Nord et le Pas-de-Calais, sont logés à titre quasi-gratuit, moyennant une cotisation mensuelle de l'ordre de 15 francs aux charges d'entretien, qui ne représente qu'une part, à l'évidence infime, des charges de logement assumées par l'industrie.

« Fournitures de charbon gratuit ou à prix réduit, allocations familiales pour un montant annuel de 100 millions de francs, jardins ouvriers, œuvres variées telles que dispensaires, hôpitaux et cliniques, écoles, terrains de sport, salles de jeux et de récréations, bibliothèques, portent l'ensemble des dépenses sociales à la charge de l'exploitant à près de 700 millions de francs par an. »

Le total du budget social assumé par la production houillère française s'élève à 840 millions de francs. Le salaire journalier s'établit en 1928 au coefficient 5,7 sur l'avant-guerre, et en 1930 au coefficient 6,8 sur l'avant-guerre.

III. — LE MARCHÉ INDUSTRIEL LOCAL

Le département de la Moselle, département très industrie et très peuplé, offre à ce double chef un débouché important aux charbonnages mosellans. Il nous a donc paru indispensable de donner quelques précisions sur les diverses industries mosellanes susceptibles d'absorber certaines quantités de houille, et sur celles qui, autrefois, devaient leur activité à l'usage du charbon aujourd'hui remplacé par l'électricité. Pour les principales d'entre elles, nous avons insisté sur leur développement historique afin d'indiquer le caractère organique de ce développement en harmonie avec le développement général du département. La région mosellane n'est, en effet, nullement une parvenue dans le domaine industriel, mais, en bien des techniques, elle a

été une initiatrice. D'autre part, fertile et riche au point de vue agricole, elle peut être considérée comme un tout économique capable de se suffire à lui-même.

Le gisement de minette lorraine, d'origine sédimentaire, est disposé en couches parallèles aux terrains dont il fait partie intégrante. Il plonge de 1 mètre pour 100 environ vers l'intérieur du Bassin Parisien, mais affleure dans la côte qui borde le plateau de Briey vers la vallée de la Moselle à l'est, vers le Luxembourg au nord, et dans les vallées qu'ont creusées les affluents de la Moselle et de l'Alzette.

L'ancienne industrie du fer de Lorraine utilisait les nombreux petits gisements de minerai riche, datant de l'ère tertiaire, et non interstratifiés dans la série sédimentaire qu'on trouvait en Lorraine. Les hauts-fourneaux, dont beaucoup se trouvaient en Lorraine orientale, ne déterminaient pas leur emplacement en fonction du minerai ou des forêts dont le bois les alimentait, mais en fonction des chutes qui actionnaient leurs soufflets et leurs marteaux. Leurs machines n'utilisaient que de petites chutes et 40 chevaux suffisaient encore au XVIII^e siècle comme force motrice ; par contre, elles consommaient d'énormes quantités de bois, réduisant de façon alarmante la superficie des forêts. Vers le milieu du XIX^e siècle, les hauts-fourneaux lorrains modifièrent leurs caractères ; ils substituèrent le minerai pauvre ou minette au minerai superficiel plus riche, dit minerai fort, et commencèrent à utiliser des combustibles minéraux à la place du charbon de bois. Vers la même époque, un réseau de voies ferrées de plus en plus dense devint le signe d'une activité industrielle croissante ; l'extraction du fer s'activait, des usines sidérurgiques sortaient de terre : « En l'espace de vingt ans, de 1848 à 1868, s'élèvent toutes les usines sidérurgiques que la région possède encore, sauf celles de Pompey et de Neuves-Maisons ». La famille de Wendel avait acheté en 1701 l'ancien haut-fourneau de Hayange ; puis, posté-

rieurement, d'autres petites usines de la vallée de la Fentsch, pour concentrer la production à Hayange ; plus tard, elle acquit, dans l'est de la Lorraine plusieurs usines et y^e concentra sa production à Creutzwald ; en 1811, les de Wendel achetèrent les anciens hauts-fourneaux de Moyeuvre. A partir de 1825, on commence à utiliser le combustible minéral dans les hauts-fourneaux de Hayange ; 5 ans auparavant, la famille de Wendel avait obtenu une concession de mine de charbon dans le nord-est de la Lorraine. Au milieu du siècle, quand fut construite la ligne de chemin de fer Metz-Sarrebrück, les de Wendel établirent des hauts-fourneaux à Stiring-Wendel, en même temps qu'on forait à Petite-Rosselle pour la recherche de la houille. La Compagnie des chemins de fer leur avait accordé des prix de faveur pour le transport du minerai afin de s'assurer un minimum de trafic immédiat. En 1871, les trois usines de la maison de Wendel produisaient plus de 100.000 tonnes de fer par an, principalement du fer puddlé, moins de 1/10 de leur production d'acier actuelle.

Après la guerre de 1870-71, la frontière fut tracée de manière à laisser à l'Allemagne la presque totalité du gisement alors connu, excepté le petit bassin de Villerupt et ceux, plus éloignés, de Longwy et de Nancy. Mais comme il était probable que le gisement se prolongeait en profondeur au delà de la nouvelle frontière, dans les territoires restés français, des sondages furent entrepris le long de la frontière par la Maison de Wendel, par la société belge Vezin-Aulmoye, qui possédait des usines dans le nord de la France, par l'usine de Gorcy de la région de Longwy et par la fonderie de Pont-à-Mousson. Les premiers sondages entrepris sur des points mal choisis, constataient que le gisement s'appauvissait à mesure qu'on avançait vers l'ouest. En 1882, la société belge réussit enfin à trouver de riches terrains miniers dans la vallée de l'Orne près de Homécourt, et, vers 1883-1886, on reconnut le gisement

dans sa totalité dans la vallée de l'Orne ; quelques années s'écoulèrent avant la découverte du minerai situé entre la vallée de l'Orne et le bassin de Longwy ; dès la fin du siècle, le bassin de Briey était connu sur son étendue actuelle et les concessions accordées sauf pour le bassin de Crusnes que l'Etat avait mis à part comme réserve future.

La minette lorraine est un minerai pauvre ; sa teneur en fer est de 30 à 36 %, parfois un peu plus ; pour produire une tonne de fonte, il faut près de 3 tonnes de minette, tandis que les hauts-fourneaux de la Ruhr qui consomment surtout les riches minerais suédois et espagnols, n'ont besoin que de 1,7 tonne de minerai. De plus, l'acier obtenu par le minerai lorrain dont la teneur en phosphore est très élevée, était cassant et de mauvaise qualité, jusqu'à la découverte du procédé Thomas, en 1878, qui permit de déphosphorer l'acier. A partir de ce moment, de part et d'autre de la frontière, on vit surgir dans la région un centre industriel et minier d'une puissance considérable, doué de réserves énormes, puisque ce bassin représente à lui seul plus de la moitié des réserves totales de l'Europe, et ne se trouve dépassé que par les gisements du Lac Supérieur, aux Etats-Unis.

En 1914, ce gisement était partagé entre l'Allemagne, la France, le Luxembourg et la Belgique ; la part de la Belgique était minime, celle du Luxembourg assez importante. En Lorraine désannexée, les hauts-fourneaux d'Audun-le-Tiche appartenaient à la « Gelsenkirchener Bergwerks A. G. » et à la « Aachener Huettenverein » ; les Forges et Aciéries d'Hagondange, construites en 1912, à Thyssen ; les installations de Thionville, à Röchling (Voelklingen) ; celles d'Ottange à la « Deutsch-Luxemburgische Bergwerksgesellschaft » (Stinnes). Le seul établissement lorrain ayant conservé son indépendance, celui des Petits-Fils de François de Wendel, détenait par contre des mines de houille allemandes, notamment la mine de Hamm en Westphalie.

Quant à la France, elle possédait dès 1914 les deux tiers des réserves. Depuis le traité de Versailles, elle en possède presque la totalité ; les grandes usines des sociétés allemandes de Lorraine annexée sont passées depuis la guerre aux mains de l'Etat français qui les a cédées à des consortiums français (1). La métallurgie luxembourgeoise appartenait avant la guerre pour les deux tiers à des sociétés allemandes qui s'étaient assurées également sur le plateau de Briey des intérêts miniers qu'elles ont perdus depuis. Elles ont préféré vendre leurs filiales du Luxembourg à des consortiums frano-belges.

La production remonta rapidement après la guerre pour dépasser en 1929 la production de 1913. Mais le resserrement du marché obligea les mines à la ralentir, et elle retomba en 1932 à 11.634.776 tonnes, pour remonter, il est vrai, de 1.500.000 tonnes en 1933 ; cependant, fin 1933, la marche ascendante semblait ralentir.

(1) On s'efforça en effet de rattacher les entreprises lorraines aux entreprises de l'intérieur de la France. Tout d'abord le marché régional ne pouvait fournir au lendemain de la guerre les sommes nécessaires à l'acquisition du riche bassin sidérurgique de Thionville, une grande partie de l'épargne lorraine et alsacienne étant investie en Allemagne, où elle fondait avec le mark. La seule demande régionale de participer à la répartition de la propriété sidérurgique allemande vint de la part de la maison de Wendel dont la situation financière était assez solide pour autoriser l'agrandissement de son domaine industriel, bien que cette société ait été privée, pendant toute la guerre, de l'exploitation des usines de Hayange et de Moyeuvre et que son entreprise de Jœuf ait été démolie.

Par ailleurs, les bénéfices des métallurgistes français avaient été considérables au cours de la guerre, et ils voulaient un triomphe complet sur leurs concurrents allemands ; pour cela, ils investirent leurs capitaux dans les entreprises lorraines, et, poursuivant leurs avantages, jusque dans les entreprises allemandes. Ces groupes étaient le groupe Bernard-Bessonneau, le groupe Schneider-de Wendel, le groupe de la Marine et d'Homécourt (Théodore Laurent), la Société Lorraine Minière et Métallurgique (Dreux), l'Union des Consommateurs (U.C. P.M.I.).

Production de minerai de fer en Moselle

	Minerai calcaire	Minerai siliceux	Extraction totale	Pourcentage de minerai	
	—	—	—	Calcaire	Siliceux
1913..			21.135.000		
1919..			7.129.974		
1923..			10.531.220		
1925..			15.419.481		
1929..	17.647.207	3.717.902	21.355.109	82,5	17,5
1930..	16.573.123	3.657.746	20.230.869	81,9	18,1
1931..	12.972.794	2.791.947	15.764.741	82,4	17,7
1932..	9.635.917	1.998.859	11.634.776	82,8	17,2
1933..	10.596.010	2.542.750	13.138.760	81,2	18,8

Les ventes sont orientées vers les usines de la Moselle, de la Meurthe-et-Moselle, le Luxembourg (usines de l'A. R.B.E.D. et Differdange), la Sarre (Burbach, Neunkirchen, Voelklingen, Dillingen), et la Belgique. Le marché allemand, par contre, se ferme.

« La Lorraine métallurgique, note M. Axel Sömme, avec ses 120.000 mineurs et ouvriers d'usine, est une région peu importante si on la compare à la Ruhr et aux autres grands bassins houillers de l'Europe occidentale. En dehors de la région de Nancy, séparée du gisement principal plus au nord par une zone très pauvre et inexploitable, la région métallurgique compte une population de 450.000 habitants. Mais c'est un pays qui offre beaucoup de particularités ; créé pour ainsi dire tout d'une pièce dans une période de 30 ans à peine, il nous rappelle par ses 150.000 étrangers de toutes nationalités les cités du Far-West des Etats-Unis. »

A l'angle opposé du département de la Moselle, au sud-est, s'étendent les salines lorraines. Exploitées au moins dès l'époque de Hallstadt, elles alimentèrent en sel toute la région où s'étendent actuellement la Lorraine et les pays voisins. Les salines de Dieuze sont citées dans un document de l'an 803 comme appartenant à l'abbaye Saint-Maximin de révTes. Au XIII^e siècle, elles tombèrent au pouvoir des ducs de Lorraine. Les salines de Moyeuivre et cel-

les de Marsal passèrent également aux ducs de Lorraine, deux siècles plus tard, en 1571. Elles furent conquises en 1631 par Louis XIII, et rattachées en 1648 aux évêchés de Metz, Toul et Verdun. Les salines de Château-Salins, d'abord dépendantes des évêques de Metz, furent conquises au xiv^e siècle par les ducs de Lorraine, qui installèrent de nouvelles salines à Vic en 1402. Plus au nord, les salines de Sarralbe et de Salzbronn, connues dès le xiii^e siècle, appartenaient à l'abbaye de Salzbronn et aux ducs de Nassau. Elles disparaissent au xvii^e siècle.

Au 31 décembre 1933, la situation des concessions de sel et de sources salées était la suivante :

	NOMBRE		SUPERFICIE	
	Exis- tantes	Exploi- tées	Exis- tantes	Exploi- tées
Sel gemme	34	7		
Sources salées	57	6		
Sel gemme et sources sources salées	117	3		
Total	208	16	46.230	4.576
Dont en Moselle....	194	10	43.665	3.456
A cheval sur la Mo- selle et le Bas-Rhin	14	6	2.565	1.111

Toutes les salines, à l'exception de la saline du Haras, sont affiliées à la Société Commerciale des sels (Socospel) à Dieuze.

La production, de 28.037 tonnes en 1872, était montée à 77.211,3 tonnes en 1900, pour retomber à 56.631,4 tonnes en 1902, et se maintenir ensuite entre 60.000 et 68.000 tonnes jusqu'en 1911. En 1912 et 1913, elle remonte à 72.543 et 77.000 tonnes ; pendant la guerre, elle diminue progressivement (sauf une reprise en 1916) jusqu'à 47.000 tonnes en 1918. Après la guerre, elle remonte et dépasse les chiffres d'autrefois. Voici la production des différentes salines en 1931, 1932, 1933 (chiffres en tonnes) :

	1931	1932	1933
Solvay Château-Salins	7.240	8.900	8.800
» Sarralbe	5.270	5.400	4.700
Salzbronn	11.229	11.150	11.116
Gagnerot	5.110	5.028	4.471
Kuhlmann-Dieuze	27.098	29.947	31.181
Le Haras	18.014	26.019	22.586
Salées-Eaux	1.909	2.381	1.831
Total	75.870	88.834	84.685

Les ventes en 1933 furent bonnes, et les stocks s'abaissaient de 11.624 tonnes à 9.056 en fin d'année. Notamment les ventes à l'étranger augmentèrent, cependant qu'en France, la consommation diminuait.

Tableau des ventes de sel raffiné en 1931, 1932, 1933 :

	1931 TONNES	%	1932 TONNES	%	1933 TONNES	%
Consommation domestique 25.173			27.901		24.537	
France.	50.396	56,5	60.924	71,	58.986	67,6
usages industr. et agricoles .. 25.223			33.023		34.449	
Exportation	25.459	43,5	25.161	29,	28.315	32,4
Total	75.855	100	86.085	100	87.301	100

En 1933, la consommation de houille a été de 44.188 tonnes, soit environ 52 kg par quintal de sel fabriqué ; la consommation d'énergie électrique a été de 886.000 kwh. Les salines employaient 264 ouvriers effectuant 81.868 journées de travail. La même année, le total des salaires s'élève à 2.088.000 francs, soit un salaire moyen de Frs. 25,55 par journée de travail, et un prix de revient main-d'œuvre de Frs. 24,70 à la tonne de sel raffiné.

Il existe en outre quelques soudières, notamment celle de la Société Solvay à Sarralbe, qui occupe 428 ouvriers. Sa production en 1933 est de 75.000 tonnes de carbonate,

contre 74.000 t. en 1932. Elle consomme 400.000 m³ d'eau contenant 120.000 t. de sel. Cette eau salée provient de la saline Solvay à Sarralbe.

Dans l'est du département de la Moselle fleurit une brillante industrie du verre et du cristal. Quelques verriers installèrent leurs modestes ateliers dans la région, vers l'an 1500. D'où venaient-ils ? on ne sait au juste, masi on a affirmé qu'ils étaient Souabes, Tyroliens ou Bohémiens. La forêt de Bitche leur livrait le bois nécessaire. Une douzaine de petites entreprises apparurent, dont certaines s'éteignirent dès le xvi^e siècle, et dont les autres, sauf une, furent détruites par les Suédois, lors de la guerre de Trente Ans ; la survivante, installée à Sucht, allait être à l'origine des verreries de Meisenthal et de Goetzenbruck. En effet, au début du xviii^e siècle, les propriétaires de l'ancienne verrerie de Sucht obtinrent du duc Léopold de Lorraine l'autorisation de reconstruire l'ancienne verrerie de Meisenthal. Elle prospéra rapidement, et ses propriétaires installèrent une nouvelle verrerie à Goetzenbruck. En 1767, la Lorraine ayant été réunie à la France, Jolly et Ollivier obtinrent la concession de 8.000 arpents de bois contre une redevance annuelle de 200 « livres de France », avec l'obligation d'édifier dans les trois ans une verrerie à Munzthal sous la raison sociale : « Verrerie Royale de Saint-Louis ». Elle prospéra rapidement, passa aux mains de François Lasalle, qui la revendit pour 300.000 francs au baron du Coëtlosquet. En 1798, vendue aux enchères comme bien national, elle passa à une société de neuf capitalistes messins. En 1829, la verrerie passa enfin aux mains d'une société anonyme, la « Compagnie des Verreries de Saint-Louis ». Actuellement donc, en ce coin de Lorraine, sont installées trois verreries, à Meisenthal, Goetzenbruck et Munzthal. En outre dans la région de Sarrebourg se trouve la fabrique de Vallérystal et celle de Trois-Fontaines (verres de montre). La première était née en 1836 d'une

entreprise plus ancienne installée au pied du Donon, la verrerie de la Plaine de Walsch.

Mentionnons en outre les faïenceries de Niederwiller et de Sarreguemines. Celle de Sarreguemines, de loin la plus importante, fut créée en 1780 par Fabri et Jacobi. En 1791, François-Paul Utzschneider entra dans l'entreprise et concurrença victorieusement les Anglais. La faïencerie de Niederwiller avait été créée vers le milieu du XVIII^e siècle par un certain Beyérlé, après la fermeture de la fabrique de porcelaines et faïences de Strasbourg.

Des tuileries sont installées à Corny, à Morhange, à Jouy-aux-Arches,, à Uckange, à Téting, à Sarreguemines. Deux fabriques de ressorts, Bellevue et Maladrie, la première créée dès 1864 par Denisot, ont été construites aux portes de Sarrebourg ; Maladrie, plus récente, se livre actuellement à un effort de rénovation de son matériel qui lui permettra sans doute de dépasser bientôt sa concurrence.

A Metz, Sarreguemines, Thionville, Sarrebourg, Forbach, Dieuze... se trouvent des installations de fabrication de gaz. Diverses industries textiles se rencontrent à Sarrebourg et à Sarreguemines.

Enfin une foule d'autres petites industries d'importance secondaire offrent à la houille lorraine un débouché industriel local important.

II. — ASPECT GEOLOGIQUE DU GISEMENT HOUILLER SARRO-LORRAIN

BIBLIOGRAPHIE

Bibliothèque de Metz :

- CONTAMINE. — Metz et la Moselle de 1814 à 1870.
VIDAL DE LA BLACHE. — La France de l'Est.
JACQUOT. — Note sur la découverte de la houille à Creutzwald et à Carling. Mémoires de l'Académie de Metz, 1854-55. L.S.D. 126³⁵.
VINCENOT. — Compte rendu des travaux de 1856 à 1857. Mémoires de l'Académie Impériale de Metz, 1856-57. L.S.D. 126³⁸.
Adrien DE VILLEMOREUIL. — La houille en Lorraine. Numéros de « l'Austrasie » de Juillet et Octobre 1905. 21.659.

Bibliothèque du Comité des Houillères :

- DURNERIN. — Fonçage des puits de mine sur le prolongement du bassin houiller de la Sarre vers le sud-ouest. Revue de l'Industrie minière, 1921, L. 13.1326.
LANGROGNE et BERGERDT. — Notice sur le gisement houiller de la Lorraine. Revue de l'Industrie minière, 1921. L. 13.1326.
JACQUOT. — Etudes géologiques sur le Pays Messin. Nouvelles recherches sur le prolongement du bassin de la Sarre. Annales des Mines. D4 1691.
NASSE. — Geologische Skizze des Saarbrücker Steinkohlengebirges. A6 513.
NICKLÈS. — De l'existence possible de la houille en Meurthe-et-Moselle et des points où il faut la chercher. J5 2057.
BEAUNIER. — Notice sur les travaux relatifs aux houillères du département de la Sarre (1809). Journal des Mines. Pg 3696.
BONNARD. — Les mines de houille du pays de Sarrebrück (1809). Journal des Mines. Pg 3696.
CALMELET. — Aperçu géologique de la vallée de la Nohe (1809). Journal des Mines. Pg 3696.

- CAVALLIER. — La découverte de la houille en Meurthe-et-Moselle. 1905. Revue universelle des Mines et de la Métallurgie. 07 680.
- DURNERIN. — Observations sur la géologie du bassin de la Sarre. Revue de l'Industrie minière, 1920. L.12.1326.
- PRUVOST. — La structure du bassin houiller de la Sarre. Revue universelle des Mines, 1928. O.10,680.
- SAINTE-CLAIRE-DEVILLE. — Les mines de la Sarre pendant la Révolution. 1928-29-30-31. Annales des Mines. P.12.3700.
- SIVIARD. — Notes sur les recherches stratigraphiques effectuées dans le bassin houiller de la Sarre de 1921 à 27. Annales des Mines, 1930. P.11.3700.

Bibliothèque de la Société « Sarre-et-Moselle ».

- SIVIARD. — Le bassin houiller sarro-lorrain. 1933.

Bibliothèque personnelle :

- SCHLENKER. — Wirtschaftliche Entwicklung Elsass-Lothringens. 1871-1914.

Le bassin dit de Sarrebrück, encaissé entre l'Ardenne et les Vosges, ne paraît a priori limité par aucune autre borne naturelle que ces deux massifs anciens. La réalité ne semble toutefois pas répondre aux théories. De nombreux sondages n'ont donné aucun résultat. Le sondage de Longwy a trouvé le dévonien sans houiller, à 771 mètres. Celui de Belleville, près Verdun, s'est arrêté à 1.000 mètres, dans le lias inférieur.

Vers le nord, le bassin ne dépasserait pas Bouzonville, car 5 sondages y auraient été négatifs. Il serait limité par le dévonien affleurant à Düppenweiler, à 10 km au nord de Sarrelouis.

Vers le sud-ouest, le bassin se développe sans doute sur de grandes distances, mais dans des conditions peu favorables. Près de Lunéville, et à Gironcourt, près de Mirecourt, on a retrouvé la portion supérieure du houiller de la Sarre. Selon M. Durnerin, « il est absolument irrationnel d'envisager l'exploitation du prolongement du bassin de Sarrebrück, ailleurs qu'en Lorraine désannexée. La même conclusion semble s'appliquer aux parties du département de la Moselle qui s'écartent de l'anticlinal-guide Sarrebrück-Pont-à-Mousson ». Il ajoute : « Le terrain houiller existe vraisemblablement sous le trias de la dépression de Sarreguemines et du flanc ouest des Vosges, mais probablement non érodé. On y trouverait dès lors, à profondeur raisonnable, les couches d'Ottweiler, couches supérieures pauvres ».

I. — ASPECT GÉNÉRAL

Le bassin de la Sarre s'allonge sur un anticlinal, du nord-est au sud-ouest. Cet anticlinal forme un dôme au

nord-est de Sarrebrück, qui amène au jour les terrains houillers. Ces derniers disparaissent au nord-est sous le permien ; vers le sud-ouest, sous des morts-terrains dont l'épaisseur croît progressivement, formés par le permien, le grès des Vosges, le grès bigarré, et, au delà de la plaine de Creutzwald, le muschelkalk, le keuper, le lias. Les principales difficultés de traversée sont soulevées par le grès vosgien.

(Fonçage des puits de mine sur le prolongement du bassin houiller de la Sarre vers le sud-ouest. Durnerin. Revue de l'Industrie minérale, 1921. Comité des houillères. L13, 1326).

(Pour la suite, je consulte surtout : même revue, même année : Notice sur le gisement houiller de la Lorraine, par Langrogne et Bergerat.)

Le versant nord de l'anticlinal correspond au bassin de la Sarre et forme le flanc sud d'une cuvette (Prims, Nahe) constituée de permien, et piquée de roches éruptives.

Au sud-ouest, des terrains triasiques étagés (grès des Vosges, grès bigarré, muschelkalk, marnes irisés) recouvrent les terrains carbonifères pour être recouverts à leur tour par des terrains liasiques vers Faulquemont, Sarreguemines et Bitche. Sarreguemines d'ailleurs se trouve sur un îlot de terrains liasiques entourés de toutes parts de terrains triasiques, la couche liasique ayant été arrachée à plusieurs endroits par la Blies et ses affluents.

Les terrains carbonifères sont d'ailleurs sous-jacents à ces couches secondaires plus récentes ; on en trouve jusqu'au Palatinat.

Au sud, l'anticlinal est limité par un accident très important qui, dans le bassin de la Sarre proprement dit, le coupe selon la ligne de faite parallèlement à son axe. Cette faille a été reconnue avec certitude au nord-est de Sarrebrück (sondages de Saint-Ingbert I et II, puits de Rothell,

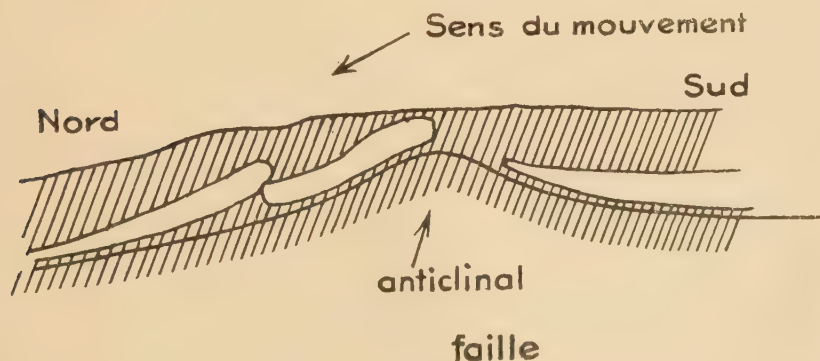
d'Alversberg). On suppose, d'après plusieurs observations géologiques, que la faille se continue suivant la direction Forbach-Saint-Avold. Plusieurs théories ont été émises sur la nature de cette faille :

1) M. Bergeron estime qu'il s'agit d'une faille de charriage. Le terrain houiller de la Sarre aurait été projeté en écaillés par-dessus l'anticlinal Frankenholz-Petite-Rosselle-



Pont-à-Mousson par un mouvement de charriage né dans le sud. Le flanc nord du bassin serait donc une nappe ayant glissé par-dessus le pan sud, le premier en place, et la faille serait la trace d'un déchirement sur l'axe de l'anticlinal.

2) MM. Leppla, Van Wervecke, Wilert, estiment au contraire qu'il s'agit d'une faille inverse (Ueberschiebung) relevant les terrains au nord-ouest.



II. — STRUCTURE DU HOUILLER DANS LE BASSIN

SARROIS-MOELLAN

Deux étages principaux constituent le houiller dans cette région :

1° *L'étage de Sarrebrück* est le plus ancien. Il appartient à la zone moyenne du carbonifère supérieur, et est caractérisé par :

a) La couleur grise des roches constitutives.

b) La présence d'empreintes végétales, notamment de sphénoptères et de lépidodendrons, très rares dans les couches d'Ottweiler, et de calamites et annularia.

c) La présence du tonstein. M. Siviard, dans sa « Notice sur le bassin houiller sarro-lorrain », parue à Saint-Etienne en 1933, rapporte qu'en 1923, un certain nombre d'échantillons des différents tonsteins connus furent soumis à l'examen de M. Pierre Termier, dans la note duquel nous relevons les passages suivants : « Les Tonsteins de la Sarre sont des argiles mélangés d'un peu de quartz, d'origine détritique, et accessoirement d'impuretés diverses, telles que calcites, dolomie, sidérose, pyrite, charbon. Le fait curieux, important, et non encore signalé, est que, dans ces argiles, il y a presque toujours de nombreux cristaux de leverriérite développés in situ... A cette leverriérite s'associent parfois la biotite, plus rarement le mica blanc, peut-être dans quelques cas la chlorite... »

« Il n'est pas douteux que les Tonstein ne soient des sédiments. Ils sont constitués par de l'argile sédimentaire, presque toujours mêlée, en proportion très variable, avec du sable quartzeux, d'origine évidemment détritique. Mais ce sont des sédiments d'une nature un peu particulière, formés d'une argile très fine et, dans chaque banc, très homogène, et, dans cette argile, des cristallisations se sont

effectuées après le dépôt, aboutissant le plus souvent à de la leverriérite ».

« Les Tonsteins sont à rapprocher des gores du houiller de la Loire et des nerfs du Gard : même nature argileuse, même finesse extrême, même tendance à donner de la leverriérite, et quelquefois du mica noir par cristallisation intime. Ils sont aussi à rapprocher des fire-clays des bassins houillers anglais, qui sont des argiles fines, cristallisées en kaolinite. M. Barrois m'a dit que de semblables roches se rencontrent à divers niveaux du houiller du Nord et du Pas-de-Calais... »

« L'abondance de ces argiles à cristallisations intimes, dans les bassins houillers de la Sarre, de la Loire, du Gard, d'Angleterre, du Nord de la France, donne à penser que l'on constatera leur existence dans tous les autres bassins houillers le jour où l'on voudra s'appliquer à leur recherche. Les Tonsteins ne sont certainement pas un privilège du bassin de la Sarre ».

« Cette même abondance, et, dans chaque cas, la grande extension du lit d'argile fine, écartent l'hypothèse d'une origine hydrothermale, plus encore l'hypothèse d'une origine éruptive directe (je veux dire l'arrivée dans le bassin houiller lui-même d'une lave feldspathique dont l'altération subséquente aurait donné le Tonstein). Encore une fois, l'origine est certainement sédimentaire ; l'argile vient, dans la plupart des cas, de la terre ferme qui formait la rive du bassin ».

« M. J. de Lapparent m'a dit avoir songé à attribuer chaque Tonstein à un incendie de la forêt houillère. Mais quelle est la forêt dont l'incendie pourrait donner assez de cendres agglutinées et comprimées pour former une couche de 20 à 30 cm ? Il n'est pas impossible qu'il y ait quelquefois dans l'origine de l'argile qui a donné le Tonstein une part de volcanisme. Cette argile pourrait provenir de l'entraînement par les eaux de cendres volcaniques tombées en grande quantité sur la terre ferme, ou encore de

la lixiviation par les eaux, de laves épanchées sur cette terre ferme. Il est possible aussi que certains Tonsteins soient des cinérites, formées par des cendres d'un volcan rhyolitique ou trachitique, cendres tombant dans le bassin houiller et supprimant, pour un temps, la forêt houillère. Mais ces cas où il y aurait, dans l'origine du Tonstein, une part de volcanisme, me paraissent devoir être rares ; parce que là où le volcanisme a joué un rôle, il se trahit par d'autres symptômes, par la présence, au milieu des sédiments, de coulées, de tufs, de scories éparses, et que ces symptômes bien aisément reconnaissables pour un géologue, semblent dans la Sarre, dans la Loire, dans le Gard, dans le bassin anglais, dans le bassin français du Nord et du Pas-de-Calais, ou manquer totalement, ou être tout à fait exceptionnels ». Le gros intérêt de ces Tonsteins serait, qu'en ce qui concerne notre bassin, on peut les considérer comme de véritables repères géologiques étant donné leur grande régularité et leur continuité ; leur présence a été constatées jusque dans quelques sondages de la région de Pont-à-Mousson.

L'étage de Sarrebrück comporte des charbons flam-bants et des charbons gras.

2° *L'étage d'Ottweiler* appartient au carborifère supérieur ou stéphanien. Ses caractéristiques sont :

a) La présence, à la partie inférieure, d'animaux fossiles (Leaia, Candona, Estheria).

b) La couleur rouge, rouge-violet et verdâtre des couches inférieures superposées à un conglomérat grossier, dit conglomérat de Holz.

On y trouve un charbon maigre ou houille sèche à flamme longue.

La séparation des deux étages est indiquée par la présence du conglomérat de Holz, grossier et à texture peu solide, de couleur variant du rouge au gris. Il se distingue peu du poudingue de grès bigarré. La couleur et les élé-

ments constitutifs de ces deux conglomérats sont identiques et tous deux sont situés entre une couche grise au mur et une couche rouge au toit. On ne peut affirmer avec certitude qu'un conglomérat situé au dessus d'une couche grise est bien le conglomérat de Holz, que lorsqu'on a constaté au-dessus de la couche rouge du toit (épaisseur : 50 à 100 mètres), la présence des couches grises inférieures d'Ottweiler à Leaia, Baentschiana, Candona. L'identification de ce conglomérat présente dans les recherches une importance capitale par suite de la faible distance qui le sépare du faisceau supérieur des charbons flambants.

L'étage de Sarrebrück. — Les roches de cet étage se composent de conglomérats gris, d'ailleurs rares ; de grès grossiers et généralement gris ; d'argiles schisteuses (Schiefertone), de couleur noirâtre, parfois jaunâtre ou verdâtre qui se désagrègent à l'air ; de tonstein et de houille. Le charbon est réparti en veines d'épaisseur variable dont le mur est toujours constitué par des schistes et dont le toit est généralement formé par des grès ou des conglomérats surmontés d'argiles schisteuses. On distingue deux sous-étages qui sont :

1° Les couches inférieures de Sarrebrück avec le faisceau des charbons gras (Fettkohle) qu'on considère comme les seuls cokéfiabiles dans le bassin de la Sarre.

2° Les couches supérieures de Sarrebrück avec :

a) Le faisceau inférieur des charbons flambants (untere Flammkohle).

b) Le faisceau supérieur des charbons flambants (obere Flamm Kohle).

Entre ces deux sous-étages il est difficile de déterminer une séparation nette. Toutefois les couches inférieures sont plus grossières que les couches supérieures.

Les couches inférieures de Sarrebrück sont caractéri-

sées par la présence des bancs de tonstein plus ou moins chargés de charbon au niveau de certaines veines. Cette particularité permet de diviser les couches inférieures de Sarrebrück en trois groupes distincts qui sont :

1° Les couches de Rischbach (épaisseur : 800 mètres) qui comprennent 12 veines dont 5 de 1 mètre de puissance et deux de 2 m. Ces couches n'ont pas été identifiées en Moselle. Par contre, elles existent en Meurthe-et-Moselle au sondage d'Eply.

2° Les couches de Rothell (épaisseur : 200 à 500 mètres) qui comprennent 20 veines partiellement exploitables. Ces couches n'ont pas été reconnues en Lorraine.

3° Les couches de Sulzbach (épaisseur : 600 mètres) avec 17 à 20 veines exploitables, parmi lesquelles en Lorraine : les veines Saint-Jean, Inconnue, Sale, Désirée, Trompeuse, Alice, Caroline, Maurice, exploitées dans la partie nord-est de Petite Rosselle. Ces couches sont également exploitées à Merlebach, Comme pour toutes les couches de Sarrebrück, leur épaisseur diminue de l'ouest à l'est. Ces couches ne sont généralement pas exploitées dans la Sarre. Elles ont été exploitées à Petite-Rosselle où elles ont une épaisseur de 450 mètres seulement.

Les couches supérieures de Sarrebrück affleurent dans la partie centrale du bassin dont elles constituent l'élément le plus fréquemment reconnu. On y peut distinguer :

1° Le faisceau des charbons flambants inférieurs (épaisseur : 250 mètres environ en Lorraine). Il comprend plusieurs veines exploitables dont l'une par son allure régulière, sa forte teneur en grisou, sa faible teneur en cendres, peut servir de veine directrice. C'est la veine Max à Serlo, Wolwerth à Petite-Rosselle. Ces couches ont été atteintes dans un grand nombre de sondages en Lorraine.

2° Le faisceau des charbons flambants supérieurs

(épaisseur à la mine Gérard : 830 mètres). Il contient plusieurs veines dont quelques-unes sont exploitées en Lorraine à la Houve (veine Marie, Jules, Charles, François) et à Carling (8 veines de 0,60 à 1,40).

L'étage d'Ottweiler. — Il est constitué par les couches les plus récentes du terrain houiller du bassin de Sarrebrück. La nuance des roches constitutives varie du rouge au gris, mais le rouge domine. On a distingué de bas en haut :

1° Les couches inférieures d'Ottweiler sont constituées par des grès argileux micacés alternant avec des schistes argileux. Les couches les plus profondes contiennent parfois de minces bancs calcaires. Le charbon correspondant à ces couches est classé comme charbon maigre, mais cette dénomination est impropre, car il ne ressemble à du charbon maigre que par son inaptitude à la fabrication du coke. Il se rapproche davantage des houillères sèches à longue flamme. Selon Willert, ses caractéristiques sont les suivantes :

Rendement au coke.....	62 %
Pouvoir calorifique	7.600 c.

2° Les couches moyennes d'Ottweiler, de coloration allant du rouge au violet, sont constituées par des grès, du gneiss, du granit, des schistes, des argiles siliceuses ou calcaires. Accessoirement on y trouve des bancs isolés de charbon.

3° Les couches supérieures d'Ottweiler. On y trouve notamment des conglomérats, des grès, des argiles schisteuses et des bancs calcaires. On n'y rencontre qu'une seule veine de charbon : la veine Hausbrand ou de Breitenbach, d'ailleurs de faible puissance.

III. — LES MORTS-TERRAINS

Nous passerons très rapidement sur cette question, que nous indiquons toutefois dans le but de compléter l'économie géologique du bassin que nous examinons. Ces morts-terrains sont :

1° *Le permien.* — Il n'affleure que peu en Lorraine, où sa puissance d'ailleurs est faible. Toutefois, on a reconnu sa présence sous le trias, notamment à Forbach et à Merlebach. C'est une couche constituée de grès et de conglomérats, avec fort peu d'argile. Contrairement à ce qui s'est passé en Sarre, on n'y a rencontré aucune trace de charbon en Lorraine.

2° *Le trias.* — Il est composé de grès vosgien, de grès bigarré, de muschelkalk, de keuper, d'argile rouge. Il y existe trois niveaux aquifères bien définis : grès des Vosges, grès des Vosges, muschelkalk, séparés l'un de l'autre par des barres d'argile imperméable. Ces niveaux peuvent d'ailleurs, par suite de cassures ou de variations de constitution de roches, communiquer entre eux. Le premier n'offrant qu'un obstacle relatif au passage des eaux, de grosses difficultés sont à prévoir lors des fonçages, et ont été effectivement rencontrées.

LIVRE PREMIER

Histoire des mines de charbons lorraines, des origines à nos jours

Nous diviserons cette évolution en trois périodes, la première allant des origines au traité de Francfort, en 1871, qui céda les houillères naissantes de Moselle à l'Allemagne ; une seconde, comportant toute la période allemande ; la dernière s'étendant de 1919 à nos jours. Nous avons hésité en choisissant l'année 1871 comme borne à la première période ; il eût en effet pu paraître plus normal de choisir l'année 1873, année de la formation de Sarre-et-Moselle et année de promulgation de la grande loi minière allemande. Néanmoins, à cause de l'importance générale de la date de 1871 pour notre département, et afin de pouvoir dresser un bilan net de l'effort français dans les charbonnages mosellans avant 1871, nous nous sommes décidés pour cette dernière date. Quant à la date de 1919, fin de la seconde période, elle s'imposait sans contestation possible. Non seulement elle est la date du retour définitif du département à la France, mais elle correspond à la promulgation de la nouvelle loi minière française et à une organisation nouvelle de la Société de Sarre-et-Moselle qui désormais, va être soumise au régime de cette loi.

I. — LA PREMIERE PERIODE FRANÇAISE

BIBLIOGRAPHIE

Nous nous sommes servi pour tracer les grandes lignes de cette période qui n'avait été étudiée que très superficiellement jusqu'à présent, de tous les ouvrages et dossiers indiqués à la fin de volume, comme faisant partie de la Bibliothèque municipale de Metz ou de la bibliothèque de la Préfecture de la Moselle. En outre, nous indiquons comme références pour l'évolution juridique de la législation minière :

AGUILLON. — Législation des mines, 1903.

AJAM. — La question des mines (in : *l'Information Parlementaire*, 1900).

BARTHÉLÉMY. — *Traité élémentaire de droit administratif*, 1930.
— *La réforme du régime minier*.

DELACROIX. — *Traité de la législation des sociétés des mines*, 1878.

DUPONT. — *Développement à l'appui des propositions de modifications à la loi de 1810... 1875*.

HANNON. — *Précis de droit administratif*. 1927.

LAFFITTE-LAPLACE. — *L'économie charbonnière de la France*. 1933.
Code Administratif. Dalloz. Tomes I et II.

En examinant rapidement la structure géologique de la région sarroise et de la partie septentrionale du département de la Moselle, nous avons vu que si les exploitations houillères de Lorraine ont été édifiées avec plus de difficultés qu'en Sarre même, ces exploitations n'en sont pas moins possibles — et d'ailleurs les faits l'ont prouvé. Il reste à voir quelles nécessités et quelles considérations ont poussé à entreprendre les premières recherches de houille en Lorraine.

Il est incontestable que l'existence de la houille en Sarre, connue depuis fort longtemps, a aiguillé l'attention des géologues et des exploitants sur le problème de l'existence de la houille en Lorraine ; a priori, elle devait exister ; le tout était de bien chercher, et, pour cela, d'avoir du bassin houiller sarro-lorrain une connaissance précise et exacte.

D'autre part, les besoins en houille des industries lorraines, besoins qui s'avèrent de plus en plus exigeants avec le développement des industries locales et l'apparition d'industries nouvelles, suscitaient chez les industriels de nombreuses tentatives, toujours reprises, malgré les inévitables échecs du début. L'Etat y trouvait d'ailleurs son compte. Nous examinerons donc ces deux points, rapidement d'ailleurs, avant que d'aborder l'historique des premières recherches de houille en Lorraine. Puis nous verrons le développement des mines lorraines jusqu'en 1871, nous donnerons quelques indications sur la législation minière issue de la loi de 1810, et nous indiquerons les espoirs que l'on fondait sur le bassin houiller de la Moselle vers 1870.

Nous aurons ainsi six sections :

1° Les origines de l'exploitation houillère dans le bassin de la Sarre.

2° Les mobiles économiques ayant poussé à la recherche de la houille en Moselle.

3° Les premières recherches.

4° L'exploitation des mines lorraines jusqu'en 1871.

5° Législation minière.

6° Vues d'avenir à la fin de la première période française.

I. — LES ORIGINES DE L'EXPLOITATION HOUILLÈRE DANS LE BASSIN DE LA SARRE

Depuis longtemps on connaissait l'existence de la houille en Sarre ; dès le XV^e siècle, les paysans de la région de Sarrebrück grattaient le sol pour y chercher le charbon (1). A mesure que l'importance économique du charbon croît et que la houille remplace le bois, on voit apparaître des mineurs spécialisés dans la région de Dudweiler et de Sulzbach. L'exploitation était néanmoins primitive : on se contentait de grattages superficiels aux points d'affleurement des couches, soit aux flancs des coteaux, soit aux endroits où l'inclinaison propre des couches les faisait

(1) Haslacher (« Geschichtliche Entwicklung des Steinkohlenbergbaues im Saargebiet ») note : « Anfangs wurde der Abbau nur gelegentlich von den Bauern betrieben. Die Kohlergewinnung beschränkte sich daher lediglich auf eine regellose Wühlerei am Ausgehenden der Flöze ; man holte die Kohle heraus, so weit man ihrer habhaft werden konnte, bis endlich das Zusammenbrechen der Grube oder angetroffene Wasser weiterem Vordringen Einhalt geboten. » Traduction : « A l'origine l'exploitation était faite simplement, à l'occasion, par les paysans. Aussi, l'extraction se limitait-elle à des grattages désordonnés aux affleurements des couches ; on retirait le charbon dans la mesure où on pouvait le prendre, jusqu'à l'éroulement de la mine ou jusqu'à la rencontre des eaux. »

brusquement apparaître en plein champ. Au milieu du XVIII^e siècle, le prince Guillaume-Henri de Nassau-Sarrebrück, à qui appartenait la région, décide, en vue de monopoliser à son profit un revenu important, que toutes les mines seraient exploitées à son propre compte, et il interdit formellement à ses sujets toute exploitation et tout commerce de houille, sous peine d'amende (1754). L'exploitation néanmoins s'avérait difficile, la mise en ferme néanmoins s'avérait difficile, la mise en ferme promettait d'être plus aisée et plus fructueuse. Aussi, dès 1776, voyons-nous l'entreprise Leclerc-Joly, de Nancy, obtenir la ferme des mines et usines du prince de Nassau-Sarrebrück.

Les comtes de la Leyen, installés à côté du comté de Sarrebrück, avaient également ouvert des mines et construit des usines (mines de Saint-Ingbert).

Vint la Révolution, qui annexa Sarrebrück à la France, mais laissa pendant un certain temps l'exploitation des mines à la Compagnie Leclerc-Joly, la Nation étant purement et simplement substituée au prince pour la perception des fermages. « Les mines apportent une contribution appréciable à la défense nationale, car nous savons qu'elles alimentent les arsenaux de Metz et de Sarrelouis qui travaillent à plein pour la guerre ; en même temps elles fournissent le charbon de force aux usines de la région, auxquelles l'armée demande en quantité des fers, des essieux pour ses affûts de canons, pour la construction et l'entretien de ses innombrables voitures de charge. Elles permettent la reprise de la fabrication aux verreries, qui ont fort à faire pour remplacer tous les carreaux cassés pendant la stabilisation du front sur la Sarre. Elles accélèrent la reprise d'une vie laborieuse et normale pour toute la population ». Ajoutons d'ailleurs que quelques exploitations, pour des raisons diverses, ne furent pas reprises par la régie. C'est le cas notamment de Saint-Ingbert ; c'est encore le cas des mines de Quierschied et de Friedrichsthal,

qui restent au prince de Nassau, moyennant redevance annuelle aux verreries des mêmes localités.

Au début de l'an IX se place une tentative de fusion des exploitations houillères de la Sarre et des Salines de Moselle, fort intéressante pour nous, car elle montre la très ancienne interdépendance économique des régions de la Sarre et de la Moselle.

Les salines de l'Est (Dieuze, Château-Salins, Moyeuvre) avaient été données à bail le 22 brumaire an VI à une compagnie dont quatre associés étaient également membres de la compagnie Equer (qui avait succédé à la compagnie Leclerc-Joly) à qui l'Etat avait confié l'exploitation des houillères de la Sarre : Lasalle, Duquesnoy, Catoire, Quintard. Le bail à ferme des salines de l'Est fut bientôt changé en une régie intéressée (1^{er} Messidor An VIII), les anciens fermiers devenant régisseurs. Dans les premiers mois de l'an IX, Lasalle et Duquesnoy, signataires du bail des houillères de Nassau, fondés de pouvoirs de Jean-Baptiste Equer, proposèrent au ministre des finances Gaudin la résiliation de ce dernier bail, à une condition cependant : la régie des salines serait chargée de continuer l'exploitation des houillères et des forges de Nassau. Elle paierait les taxes prévues dans le bail des houillères, et, de plus, les produits excédant 106.000 livres seraient partagées entre la régie et la République dans les conditions prévues pour la Régie des salines. L'inspecteur des Domaines Vautrot, chargé d'instruire la demande, relève non sans ironie le motif invoqué par les demandeurs : « C'est qu'il répugne à leur délicatesse d'être en même temps, en leur double qualité de fermier des forges et des houillères et de régisseurs des salines, vendeurs pour leur intérêt unique à la régie des salines et acheteurs de la compagnie Equer (car des quantités importantes de houille étaient achetées en Sarre par les salines lorraines), c'est-à-dire d'eux-mêmes, pour le compte en participation du gouvernement, des fers, fontes, tôles et surtout des houilles nécessaires à l'exploitation des sa-

lines, qu'ils tirent des dites forges et houillères ». Les véritables raisons de la proposition Lasalle-Duquesnoy, qui ne sauraient être dues à une délicatesse si extraordinairement chatouilleuse, doivent être recherchées dans l'espoir qu'ils avaient de voir augmenter de ce fait la stabilité de leur possession précaire des houillères de la Sarre. Certes, leur projet réduisait très sensiblement (environ des $4/5$) le montant de leurs dividendes ; mais fondre la ferme des forges et houillères avec la régie des salines, c'était réaliser un progrès sensible dans la concentration des trois grandes industries régionales, c'était ajouter la consécration officielle et de droit à l'état de fait existant. C'était aussi, pour les dirigeants de la Compagnie Equer, la meilleure des protections contres toutes les tentatives d'éviction, de résiliation des baux auxquelles ils étaient exposés, et qu'ils sentaient pressantes.

La tentative aboutit à un échec. Conformément aux conclusions de Vautrot, le ministre des finances, après une instruction fort longue, refusa la fusion demandée. Nous n'insisterons pas davantage sur ce point. Mais il n'en reste pas moins qu'il marque pour la première fois une tentative d'union économique organisée entre le département de la Moselle et les charbonnages de la Sarre ; et que, d'autre part, il met en valeur la nécessité des importations de houille en Moselle, que toutes les industries de ce département réclament.

Dès avant la révolution française, des recherches et des grattages avaient été entrepris aux confins des terres du prince de Sarrebrück-Nassau, grattages qui avaient donné des résultats, faibles d'ailleurs, mais fort significatifs : on avait rencontré la houille dans trois bailliages lorrains qui, actuellement, font partie de la Sarre, donc de l'Allemagne ; il s'agit des baillages de Schaumbourg, d'Hostenbach et de Griesborn. L'exploitation y revêtait un caractère fort primitif. Au cours de la Révolution, l'activité des exploitations semble avoir augmenté au total, puis-

que vers 1800, le préfet de la Moselle écrivait : « Le nombre d'usines à feu s'accroît rapidement ; et quant aux mines de houille, il est certain qu'il y a plus d'activité qu'en 1789. » Cette activité était due en grande partie à l'abolition des privilèges douaniers qui donna un élan nouveau à la vie économique.

Pour le bailliage de Schaumbourg, Buchoz cite une mine près d'Hondelfangen (Uchtelfangen) et de Griesborn ; il affirme que le charbon s'y trouve à 20 pieds sous le sol, alors qu'en général on ne le rencontre en Lorraine qu'à des profondeurs de 40 à 60 pieds. En Septembre 1779, le géologue Monnet cite une mine près de Dippenweiler, dans la propriété du baron Zand von Merle. Une autre mine se trouve à Marping, sur les terres de l'abbaye de Tholey. Cette dernière semble être la seule qui soit encore en exploitation en 1799, car elle est la seule citée dans l'ouvrage de Dietrich : « Description des gîtes de minerai de la Lorraine » (1799).

Des moines de l'abbaye de Wadgassen avaient découvert vers 1750 des traces de charbon sur les territoires des villages d'Hostenbach, Schaffhausen, Wadgassen. Les moines parlèrent d'exploiter ces gîtes et commencèrent les travaux ; ils provoquèrent les protestations du prince Guillaume-Henri de Nassau-Sarrebrück, avoué de l'abbaye ; en 1759, après de longues discussions, un arrangement intervint aux termes duquel les moines se contenteraient de vendre leur charbon vers la Sarre inférieure, la Moselle et le Rhin, alors que le prince se réservait à lui seul les salines lorraines. Le 15 février 1766, le territoire de l'abbaye passait à la France qui l'unissait à la province de Lorraine en 1768.

Les travaux d'exploitation semblent s'être assoupis vers cette époque, car un officier français, Leroy de la Noue, demande à Paris la concession des mines. L'intendant de Lorraine, de la Palazière, donna à son subordonné Thomas, de Boulay, l'ordre de lui envoyer de menus frag-

ments de charbon d'Hostenbach, afin de pouvoir se rendre compte si la demande de Leroy de la Noue était justifiée. Thomas s'exécuta, mais affirma que la concession appartenait à l'abbaye, et que, par conséquent, la demande de Leroy était irrecevable. Ce dernier n'insista pas. Les moines ne devinrent pas pour cela plus actifs ; dès 1776, un certain Tricotel sollicitait à nouveau la concession en arguant des inconvénients de l'inertie des moines : le pays se voyait obligé d'importer des quantités notables de charbon de l'étranger ; Tricotel se faisait fort d'atteindre une production telle qu'on pourrait affronter la concurrence des charbons ardennais. Puis il renonça à sa demande à la suite d'un accord avec l'abbaye qui lui abandonnait une part du revenu des mines. L'abbaye ayant disparu en 1790, les citoyens Klaine et Couson reprirent la concession le 16 pluviôse an V. Elle fut acquise un peu plus tard pour la somme de 330.000 francs. A ce moment profitant de l'instabilité générale, sans aucun titre, de droit trois sociétés s'étaient emparées des travaux et se combattaient féroce-ment en inondant leurs installations respectives. Le décret du 12 Août 1804 vint mettre fin à cet état de force, en accordant pour 50 ans, conformément à la loi de 1791, la concession d'Hostenbach à Nicolas Villeroy. En 1803, selon Héron de Villefosse, ingénieur des mines de la Moselle, les travaux étaient descendus à 10 mètres au-dessous du niveau de la Sarre et employaient 88 ouvriers. La production mensuelle de chaque mineur s'élevait à 1032 myriagrammes, soit au total 8.100 tonnes par mois. Le charbon était transporté par voie d'eau (Sarre, puis Moselle) vers Neuwied, où il alimentait l'industrie rhénane du fer.

En 1750, on extrayait déjà le charbon à Griesborn, localité située à la frontière de Nassau-Sarrebrück. Elle était aux mains d'un certain Saur, ancien directeur des mines dans le duché de Lorraine, qui avait obtenu d'exploiter, pendant 30 ans, toutes les mines de Lorraine de langue allemande, par une décision du 25 juin 1746, de

Stanislas Leczinski. Ce droit lui fut retiré dès le 28 avril 1751 pour être transmis à un certain Somini.

La mine de Griesborn, très active, était, vers 1769, aux mains de M. Bailly, de Sarrelouis ; elle faisait une telle concurrence à l'entreprise Sarrebrückoise de Schwalbach que celle-ci dut suspendre son extraction. A ce moment, les galeries rencontrant une nappe d'eau et les pompes à main s'avérant insuffisantes, on acquit une « pompe-à-feu » (1775), une des premières du continent. Mais la concurrence des mines Sarrebrückoises et les frais élevés de la « pompe-à-feu » contraignirent l'exploitant à interrompre les travaux. En 1785, la mine était envahie par les eaux. De Laumont estimait en 1788 qu'on devrait reprendre les travaux afin de pouvoir subvenir aux besoins des salines de Dieuze et Moyenvic, et afin d'éviter le déboisement du pays. Les travaux ne furent repris qu'après 1815.

Quel était le droit minier qui s'imposait aux mines lorraines ? Dès le règne du duc Léopold (1697-1729), l'influence française dans le duché, déjà prépondérante, assure l'assimilation de la Lorraine, bien avant la réunion effective de celle-ci à la France. En particulier, le droit minier lorrain se ressentit de cette influence. Le système français était un système de monopoles et privilèges, où le droit d'exploitation était concédé pour un territoire étendu, donnant au concessionnaire le droit d'extraire soit un seul minéral, soit tous les minéraux ; telle avait été la concession de Saur, puis de Somini. Fréquemment des privilèges fiscaux se surajoutaient à la concession. Fort souvent aussi, on se heurtait à l'opposition des propriétaires terriens qui se prétendaient seuls maîtres sur leurs biens immobiliers ; d'ailleurs il n'était pas rare de voir un arrangement amiable conclure les débats ; mais la jurisprudence ne pouvait s'asseoir sur de telles bases, et les incertitudes demeuraient. Le 14 janvier 1744, une ordonnance interdit d'exploiter une mine à toute personne n'ayant pas obtenu une autori-

sation particulière du Contrôleur Général des Finances. Cette ordonnance est étendue à la Lorraine le 8 octobre 1748. En 1766, à la mort de Stanislas, la Lorraine, dont l'indépendance n'était plus que nominale, est réunie à la France.

En raison de la confusion de la législation minière et de l'importance croissante du charbon, l'ordonnance du 19 mars 1783, relative aux mines de charbon, donne au roi, et rien qu'à lui, le droit de concéder des mines ; elle ajoute que la concession ne sera accordée qu'à une personne justifiant d'un intérêt suffisant. Les personnes déjà concessionnaires doivent dans les 6^e mois adresser à l'intendant de la province un tableau de leur entreprise relatif aux conditions du travail, de la production et de la vente, sauf à perdre leur concession.

Les commissaires du conseil des finances arbitreront les conflits entre les propriétaires fonciers et les concessionnaires pour les dommages causés par ces derniers ; ils paieront les indemnités éventuelles. Comme en la plupart des matières administratives, la justice retenue du roi supplantait la justice des Parlements. Par ailleurs, on tend par ces mesures à implanter solidement le système des concessions ; les idées auxquelles l'ancien régime a abouti sous la poussée des nécessités économiques nouvelles, annoncent la loi de 1810, et s'opposent aux théories physiocratiques, selon lesquelles le propriétaire du sol serait le maître du tréfonds. Dans cette même ordonnance, huit articles visent la sécurité des ouvriers.

Vint la Révolution et la loi du 28 juillet 1791. Les exploitants des mines, demandant des droits nouveaux, avaient présenté de nombreuses pétitions aux Etats Généraux ; il en était de même pour les propriétaires fonciers. La loi de 1791 chercha à mettre d'accord les deux parties : après avoir affirmé que les mines ne peuvent être exploitées que du consentement du gouvernement et sous sa surveillance, elle ajoute que la permission d'exploiter ne peut

être refusée aux propriétaires de la surface ; ils n'ont cependant le monopole que jusqu'à 100 pieds de profondeur ; ils ont droit de préférence au-dessous de 10 pieds et sont indemnisés si la mine est concédée à un tiers. On avait utilisé au profit des propriétaires fonciers, l'idée que l'Assemblée Constituante avait auparavant émise : « Les mines sont des bienfaits de la nature ; tous les hommes y ont un droit égal ; elles ne peuvent donc appartenir qu'à tous, et la nation a le droit d'en disposer et d'en régler l'usage ».

Cette loi de 1791 présentait de graves inconvénients : la concession ne pouvait être accordée que pour 50 ans au maximum, ce qui excluait les très grandes entreprises ; et la dimension des concessions (6 milles carrés) était trop considérable pour les besoins des entreprises de l'époque.

II. — MOBILES ÉCONOMIQUES AYANT POUSSÉ A LA RECHERCHE

DU CHARBON EN MOSELLE

Nous venons de voir qu'aux confins du département de la Moselle était née une extraction houillère prospère et animée des plus grands espoirs ; cette houille alimentait en partie notre département et ses industries, soit les salines, soit les industries métallurgiques ; puis, n'oublions pas que les besoins domestiques en charbon vont croître au cours du XIX^e siècle, d'abord, bien entendu, à cause de l'augmentation de la population du département, et ensuite, parce que le charbon va également exclure le bois de certaines de ses utilisations domestiques. Les houilles sarroises arrivaient en Lorraine par voie de terre ; néanmoins, dès l'Empire, elles commencent à pénétrer en Lorraine par voie d'eau ; d'ailleurs pour les petites quantités, ce mode de transport était moins coûteux que le

transport par charriots ; la houille descendait la Sarre, puis, au confluent de la Sarre et de la Moselle, pénétrait dans la Moselle, pour remonter cette dernière jusqu'à Uckange et jusqu'à Metz. Dès avant 1800, les sieurs Thomas et Worms installent un dépôt de combustible minéral dans l'île Chambière. Le Conseil Général s'intéresse à cette tentative dont il pressent l'intérêt général, et décide l'impression d'un mémoire dialogué que Thomas avait rédigé pour convaincre ses compatriotes des avantages de la houille. Néanmoins, la consommation n'augmente que lentement. En 1806, elle n'atteint que 50.000 tonnes pour la région, dont 10.000 environ pour les forges de Hayange. Par contre la consommation des salines de Dieuze, vers l'est du département, était beaucoup plus importante ; elle atteignait à la même époque 150.000 quintaux. A cet égard, et afin d'alimenter les salines en charbon dans des conditions moins onéreuses, un décret impérial de 1806 prévoit la construction d'un canal des salines, qui fut commencé, mais dont les travaux furent assez rapidement interrompus. Aussi, en dépit de ces tentatives, la plus grande partie du commerce des houilles sarroises continuait-elle à se faire par voie de terre, et les paysans de la Lorraine de langue allemande prirent l'habitude d'utiliser leurs voitures à ce trafic qui mit d'ailleurs à mal les routes du pays.

Jusqu'en 1815, le trafic charbonnier sur la Moselle resta à peu près insignifiant. Avant 1823, les houilles sarroises ne remontèrent jamais en amont de Metz. Elles constituaient, malgré leur faible tonnage, l'essentiel des transports sur la Moselle. En 1826, 11.000 tonnes remontent la Moselle jusqu'au port d'Uckange qui dessert les forges d'Hayange et de Moyeuvre. Six ans plus tard, en 1833, le tonnage dépasse le double et atteint 26.000 tonnes ; puis vers 1848, on note le chiffre de 70.000 tonnes. Malgré ce progrès considérable, ces chiffres ne représentent dans l'ensemble que le tiers environ du tonnage total importé dans le département (60.000 t. en 1830 ; 200.000 en 1848).

Plus de la moitié du charbon venu par la Moselle est débarqué à Thionville ou à Uckange ; une petite partie remonte la rivière jusqu'à Metz pour alimenter la consommation de cette ville ; et environ 20.000 tonnes continuent jusqu'à Pont-à-Mousson, à 30 kilomètres environ en amont de Metz, où elles sont débarquées à destination des forges de Champagne.

Ce besoin toujours croissant de houille attire de bonne heure l'attention de la Chambre de Commerce de Metz. En 1838, elle reçoit deux propositions de construction de voies ferrées, l'une prévoyant un chemin de fer de Nancy à Sarreguemines par Château-Salins, Dieuze et Sarrebourg, avec embranchement sur Metz par la vallée de la Seille ; l'autre préférant une voie de Metz à Sarrebrück par Saint-Avold, avec embranchement sur Nancy par la vallée de la Seille. Au point de vue du trafic houiller et de l'intérêt des mines sarroises, le premier tracé mettait directement en relations par voie ferrée le bassin sarrois avec, d'une part, la région des salines de Dieuze, et d'autre part avec Metz et son hinterland industriel d'Uckange et d'Hayange, sans nuire aux facilités de transport prévues pour Nancy et sa région ; il offrait toutefois cet inconvénient de ne pas relier les deux grandes villes de Nancy et de Metz, et cette dernière à Sarrebrück. Au point de vue du trafic général et de la circulation des voyageurs, le problème des transports n'était pas résolu ; d'autre part, au point de vue proprement houiller, ce tracé n'était pas le plus court entre Metz et la région houillère, et entraînait des prix de transport supérieurs à ceux que l'on aurait pu espérer ; enfin, le charbon ne serait parvenu à Uckange ou à Thionville que par le détour de Metz, alors que de toute évidence l'intérêt de la métallurgie lorraine eût été une voie directe de Thionville ou Uckange vers le bassin sarrois. En résumé, ce projet ne répondait de façon satisfaisante qu'à un seul de ses buts : mettre Nancy et la région des salines en relation directe avec le bassin houiller de la

Sarre. Le second projet, au contraire, allongeait le parcours de Sarrebrück à Nancy, en raison du détour par Metz ; mais il raccourcissait le parcours entre Sarrebrück et Thionville-Hayange. Il était donc plus favorable à l'industrie métallurgique mosellane et à la ville de Metz. En 1839, la question revient en discussion devant la Chambre de Commerce qui se rallie au tracé proposé de Metz à Sarrebrück, mais fait remarquer qu'il conviendrait peut-être de limiter cette ligne à la spécialité de sa destination, c'est-à-dire au transport des charbons et marchandises diverses qui ne demandent pas de vitesse, mais seulement économie et marche assurée ; la décision de la Chambre de Commerce ne tenait pas compte du trafic des voyageurs. En 1852, cette voie fut ouverte.

Mais quelle était la disposition géographique de ces forges dont l'importance était considérable dès cette époque pour l'économie du département de la Moselle ? Deux groupes sont à distinguer : le groupe de la Moselle orientale, dont l'importance allait décroître peu à peu ; et le groupe de la Moselle occidentale, qui était appelé à un avenir très brillant.

Dans la partie orientale du département, on rencontrait les forges de Mouterhouse, de Bærenthal, de Hombourg-Haut, de Sainte-Fontaine, de Saint-Louis, de Sarralbe et de Creutzwald. Des fabriques d'instruments aratoires étaient installées à Remelsdorf et à Falck ; de quincaillerie à Boulay. Sauf l'aciérie de Sarralbe, fondée sous la Restauration, toutes ces industries existaient déjà avant la Révolution. Au début, elles s'alimentaient au charbon de bois, qu'elles se procuraient dans la forêt de Bitché et dans la région boisée de Saint-Avold. Lorsque la houille prit la première place, la proximité de la Sarre s'avéra éminemment favorable. Mais le minerai de fer s'épuisa vite, et on ne trouva plus guère que l'hématite en filons (Creutzwald notamment). Dès lors, on importa de l'ouest, de la région d'au delà de la Moselle, de la minette lorraine vendue par

la maison de Wendel ; il en fut ainsi notamment pour l'entreprise de Creutzwald ; quant à Mouterhouse, elle faisait venir des minerais d'alluvion du Bas-Rhin ; d'autres encore importaient de la fonte allemande. La métallurgie de la Moselle orientale devint rapidement trop onéreuse dans ces conditions et tomba en complète décadence. Elle n'avait jamais eu qu'une importance locale ; le coup de grâce allait lui être porté par la concurrence de la métallurgie occidentale.

Celle-ci est localisée dans les arrondissements de Thionville et de Briey (l'arrondissement de Briey ne fut séparé du département de la Moselle que lorsque la plus grande partie de celui-ci devint allemande, par le traité de Francfort en 1871). Les forges bordent l'Orne, la Fentsch, la Chiers et leurs affluents. Des minières se trouvent à Aumetz, à Audun, à Saint-Pancré ; on y extrait le fer fort. Par contre à Hayange et à Moyeuvre, on exploite la minette. D'autres exploitations se rencontrent encore à Saulnes, à Villerupt, à Ottange, à Herserange. Elles fonctionnaient à l'origine en s'alimentant de bois ; mais sous le 1^{er} Empire, François de Wendel commence à utiliser couramment la houille pour le traitement des fers ; néanmoins, ce n'est qu'en 1822 qu'il fit les premiers essais d'un haut-fourneau au coke. En 1826, la consommation des forges de la Moselle occidentale atteint 14.600 tonnes de houille, dont 13.800 pour les seuls établissements de Wendel, le reste, soit 800 tonnes, étant consommé par les entreprises d'Ottange, de Villerupt, d'Herserange. Ce charbon revenait à 10 francs sur le carreau des mines sarroises ; à 15 francs dans les régions de Creutzwald et d'Hombourg où il était transporté par charrettes ; à 28 francs à Hayange ; à 34 francs à Herserange ; les chiffres indiquent le taux très élevé des frais de transport.

En 1825, ces forges consommaient 630 tonnes de coke ; la consommation montait à 4.000 trois ans plus tard, en 1828 ; et elle resta à ce niveau jusqu'en 1838.

Puis ses progrès reprennent de plus belle, et, en 1847, les hauts-fourneaux de de Wendel à eux seuls utilisaient 15.000 tonnes de coke, les forges employant 32.000 tonnes de houille ; l'amélioration des transports par eau avait permis de réduire de 25 % le prix du combustible minéral.

Notons que pour les établissements n'appartenant pas à la famille de Wendel, le charbon de bois reste le combustible principal ; il vient notamment des forêts du pays et de celles de Belgique et du Luxembourg. La consommation de charbon de bois est de 28.000 tonnes en 1837.

En résumé, la demande en charbon de la région lorraine est importante dès le second quart du xix^e siècle, et elle croît de plus en plus.

III. — LES PREMIÈRES RECHERCHES DE CHARBON DANS LE DÉPARTEMENT DE LA MOSELLE

Il est bien entendu que nous n'examinerons dans ce paragraphe que les recherches faites dans les communes qui actuellement encore font partie du département de la Moselle. Nous ne reviendrons donc point sur les exploitations des régions de Schaumbourg, d'Hostenbach et de Griesborn, détachées de la France en 1815, et que nous avons indiquées dans un paragraphe précédent. Notons que les recherches dont nous allons esquisser l'historique avaient lieu surtout autour de deux noyaux, d'une part vers Forbach-Schœneck, et, d'autre part vers Carling-forêt de la Houve-Creutzwald.

Dès 1780, la famille de Wendel avait songé à établir des forages vers Hayange, afin d'y chercher la houille ; elle songeait en effet à remplacer peu à peu le charbon de bois par la houille pour ses forges, et espérait pouvoir se passer des importations sarroises. Selon une lettre de Charles de Wendel au préfet de la Moselle du 20 avril 1792

(anciennes archives de la Moselle, dossier 478), il est certain que le père de ce dernier avait obtenu une concession vers Entringe, et que des forages y avaient eu lieu. Charles de Wendel, dans sa lettre, demande une nouvelle concession à Hayange.

D'autre part, il semble que dès 1784, des recherches avaient eu lieu dans la région de Hargarten (1). Il est donc indéniable que dès avant 1815 des sondages avaient été pratiqués en Moselle pour rechercher le charbon, contrairement à l'opinion de la plupart des auteurs, et notamment de M. Contamine. Goldschmitt, dans son « *Geschichte der Kohlengruben von Petite-Rosselle* » (Histoire des houillères de Petite-Rosselle), avait déjà attiré l'attention sur ce point.

Le bassin houiller de la Sarre ayant été rattaché à la

(1) Peut-être même a-t-on recherché la houille dans cette région dès le milieu du xviii^e siècle ? Voici ce qu'affirme un « *Prospectus et notice sur les houillères de Hargarten-aux-Mines et celles environnantes* » publié en 1833 : « Les Romains qui ont habité longtemps ces contrées ont exploité les mines de plomb, de cuivre, de fer et de charbon de terre de Hargarten (aucune preuve n'est toutefois donnée à l'appui de cette hypothèse, ce qui lui laisse son caractère de simple hypothèse, d'ailleurs fort douteuse, si l'on considère que ce prospectus a été publié sur l'initiative d'une société qui se fondait en vue d'exploiter le charbon de Hargarten, et qui recherchait des commanditaires). On trouve dans la forêt de la Houve divers monuments construits par eux. Au mois d'août 1829, M. Egloff, curé de Hargarten, pasteur aussi zélé qu'instruit, découvrit dans la forêt de la Houve, au canton dit Griesbreihnsenberg, un tombeau voûté dans lequel il trouva des armures, des lampes sépulcrales, des cinéraires avec des médailles en cuivre, en bronze et en argent, au type de Plautilla, femme de l'empereur Antonin Caracalla (l'empereur Antonin Caracalla, fils de l'empereur Sévère, épousa en 201, Plautilla qui avait des revenus si considérables qu'ils auraient suffi à doter cinquante reines, d'après Barbeau de la Bruyère, édition 1777), frappées en 204. Les mines et les houillères de Hargarten ont aussi été exploitées du temps des ducs de Lorraine et de Stanislas, puisque le docteur Buchoz, de Nancy, dans son catalogue imprimé en 1770 (*Albrovandus Lotharingia*, ou catalogue des animaux, fossiles et plantes de la Lorraine et des Trois-Évêchés, par Joseph Buchoz, médecin à Nancy ; chez Lamort, imprimeur à Metz, 3 vol. in-12, année 1770), parle des fossiles et

France lors de la Révolution, les recherches ralentirent peu à peu dans le département de la Moselle. Elles continuaient cependant dans le bassin de la Sarre qui autorisait de plus grands espoirs ; c'est ainsi que le 17 janvier 1812, M. de Wendel sollicite l'autorisation de faire effectuer des sondages dans le canton de Tholey. Après 1815 toutefois, qui marqua le retour du bassin sarrois à l'Allemagne (il devint prussien), les sondages reprirent de plus belle. A l'intérêt indéniable des industriels de notre pays s'ajoutait l'intérêt national qui ne pouvait admettre que des industries lorraines fussent tributaires de l'étranger. Le 20 septembre 1816, Gangloff, Thiriet et Rupied demandent l'autorisation de faire des recherches, et, la même année, commencent un forage vers Schœneck. Ils présentent une demande de concession pour Schœneck et Forbach à peine un an plus tard, le 30 octobre 1817. Selon Henri de

plantes de la Lorraine, ainsi que Louis Hanin, Villemet et Chevreux, minéralogistes, parlent des mines et de la houillère de Hargarten. L'existence de cette houille n'est pas une fiction chimérique, puisqu'en 1768, M. Robin père, ingénieur de la Lorraine ; M. Dauverne, directeur des douanes et gabelles ; M. d'Hayange et Cie, associés pour l'extraction des mines de plomb de Hargarten et de celles de Saint-Avold (La fabrique de plomb des montagnes de Hargarten rendait 18 et 20 % par quintal de minerai brut ; la révolution, l'émigration d'une partie des sociétaires, la destruction des bâtiments de l'usine et des lavoirs, depuis 1792, ont empêché les actionnaires de continuer cette fabrication ; il leur reste le cours d'eau, quelques terres et 32 années de concession, sur deux lieues de rayon, d'après les anciens titres et ordonnances du roi. Le cours d'eau a une forte chute, il est propre à l'établissement d'un moulin à farine et d'une scierie pour façonner les bois de construction), en faisant la recherche de la mine de plomb dans la forêt de la Houve-Merten, ont trouvé environ à 14 ou 15 mètres de profondeur des bancs de houille d'une puissance assez forte ; soit que le prince de Nassau-Sarrebrück, en sa qualité de co-proprétaire de la forêt de la Houve, se soit opposé à cette extraction, ou que les dits sociétaires aient obtenu du bois de la Houve à un taux si bas que les concessionnaires de la dite mine de plomb ne songèrent plus à l'exploitation de la houille, ils s'occupèrent jusqu'en 1792 de la seule fabrication de plomb, époque où l'on a détruit, vendu les débris de leurs lavoirs et de leur propriété, sans avoir obtenu la moindre indemnité ».

Villefosse, un premier forage avait eu lieu dans cette région en 1810 ; mais en réalité, il semble avoir été creusé à Volmünster près de Sarreguemines. Le baron de Gravenreuth et le comte de Rechberg firent une demande de concession de mine de houille, le 9 janvier 1818, pour leurs propriétés indivises situées sur le territoire de Forbach et de Schœneck. Toujours en se fondant sur la même idée, à savoir le prolongement des couches de charbon sarrois sous la terre lorraine, une société se constitue en vue de sondages sur l'initiative de quelques capitalistes, Villeroy, propriétaire de la faïencerie de Mettlach (récemment annexée à la Prusse), de Wendel, Rupied, Lassalle de Vaudrevange (A.D. Moselle, 15, recherches, concessions, 3^e dossier, 1818, 1823, 1825. Notice sur les gisements houillers de Schœneck).

Cette société semble avoir absorbé l'ancienne société constituée par Gangloff, Thiriet et Rupied vers le milieu de l'année 1816. Elle prit le nom de « Compagnie de Schœneck ». Le Conseil Général de la Moselle acheta une sonde départementale qu'il mit à sa disposition ; de plus, il vota en 1819 une subvention de 3.000 francs, une subvention de 1.800 francs en 1820, et une de 3.000 francs en 1821. On prospecta près de Creutzwald, Teterchen, au Glockenhof près de Merten, sans aucun succès d'ailleurs. On fit même un sondage à Thionville, où, de toute évidence, on ne pouvait rencontrer la houille. Les recherches furent poussées très loin près de Schœneck, d'où on ramena enfin un échantillon de houille présenté à l'Académie Metz en janvier 1830. Pourtant la Compagnie de Schœneck manqua d'argent et dut abandonner ses travaux en 1835, avec 1 million de pertes. On relève dans une lettre de l'ingénieur en chef des mines de la Meurthe et de la Moselle au ministre, datée du 6 novembre 1836, le passage suivant : « Vous remarquerez que je ne vous ai rien envoyé de relatif à la mine de Schœneck (ajoutez : « dans mon rapport ») ; mais sachant que les travaux de cette

mine sont abandonnés et momentanément noyés et qu'il ne serait par conséquent possible d'y rien constater, j'ai pensé qu'il y avait lieu de s'abstenir d'une visite qui n'aurait été que de pure forme ». Il semble donc que la cessation des travaux ait été due à la rencontre d'une nappe d'eau. La société dissoute, elle vendit ses droits à Von Hausen et Gangloff qui entamèrent de nouvelles recherches en 1841, d'ailleurs bientôt suspendues, le 15 novembre 1842.

Le gouvernement s'intéressait à tous ces travaux ; dans une publication du Ministère de l'intérieur de 1826 (Archives de la Moselle, 15 Mines. Circulaires. 411. 1810-1868) intitulée « Etat des mines et minières métalliques abandonnées ou qui n'ont point encore été exploitées en France », on remarque que : « partout en France on recherche avec soin et ardeur les mines de houille et de fer. Notre territoire se couvre de forges, et les exploitations de charbon de terre se multiplient dans une proportion notable ; mais on n'aperçoit pas la même activité dans la recherche des autres substances minérales : on n'en compte qu'un petit nombre, autres que celles de fer, qui soient exploitées ». L'ingénieur royal des mines, le baron de Gargan, fit des recherches vers le chemin de Schœneck, à Gersweiler ; il rencontra le charbon à 65,50 mètres.

Un autre forage creusé entre Forbach et Schœneck en 1842 ne rencontra pas le charbon ; les travaux cessèrent le 1^{er} septembre 1842 ; échec également pour le forage de la forêt de Forbach, arrêté en 1847, qui ne rencontra jamais une couche assez épaisse pour être pratiquement exploitable.

En mai 1846, la concession de Schœneck est acquise par de Wendel, Von Hausen et Hainguerlot, Gangloff se retirant de l'affaire. L'ingénieur Kind, inventeur du procédé Kind-Chaudron, était au service de cette société nouvelle. Elle rencontra enfin le charbon, le 21 décembre 1847. Le Ministre des Travaux Publics écrivit à ce sujet au préfet de la Moselle : « Parmi les faits signalés, il en est

un qui doit particulièrement fixer l'attention, je veux parler de la découverte de plusieurs couches de houille dans la concession de Schœneck. Cette découverte est en effet d'une grande importance pour la contrée... Je vous prie, Monsieur le Préfet, de me tenir au courant de la marche des choses. Je recevrai avec un véritable intérêt les renseignements que vous me communiquerez à cet égard ».

Mais toutes les difficultés n'étaient pas encore vaincues. Plusieurs accidents se produisirent en 1851. D'abord, le puits Sainte-Marthe, qui avait commencé à entamer le houiller et avait atteint 110 mètres, fut envahi par les eaux après qu'on y eût descendu une colonne de cuvelage en bois ; les eaux firent éclater sous leur pression la couche de béton qui se trouvait au fond, provoquant une suspension de travaux pour 1 an (rapport de l'ingénieur des mines de la Moselle Jacquot pour 1852. Metz, le 12 janvier 1853). Ensuite un puits ouvert entre l'usine de Stiring et le chemin de fer de Sarrebrück, qui avait atteint 157 m., fut gravement endommagé par un éboulement. Les travaux continuaient cependant au puits Sainte-Stéphanie.

Les sondages entrepris vers Carling-Creutzwald rencontrèrent tout autant de difficultés et exigèrent aussi une remarquable fermeté de la part de ceux qui les avaient entrepris. Le 25 juillet 1823, le sieur Joseph Tridemy, domicilié à Dalheim « déclare avoir fait la découverte d'une mine de houille située sur le territoire de Dalem dans la forêt royale de la Houve ». En 1823 et 1824, le propriétaire du Glockenhoff, ferme située à la lisière de la forêt de la Houve, entre Creutzwald et Merten, entreprit, avec le concours de fonds votés par le Conseil Général du département, quelques forages non loin des bâtiments d'exploitation. L'un des sondages fut poussé à 100 mètres dans le grès vosgien, mais l'outil s'étant cassé à cette profondeur et n'ayant pu être retiré du trou, les travaux furent abandonnés, et restèrent sans résultat. La copie des quittances concernant les sondages du Glockenhoff est con-

servée aux archives départementales de la Moselle, et elle nous indique que les ouvriers étaient payés 80 centimes ou 1 franc par jour. Le 19 juin 1840, on enregistra une demande de concession pour Gondreville, Essling, Gommelange, Durange, Bartaucourt, par MM. Derr, père et fils, négociants à Metz ; le 9 mai 1833 ils présentent une nouvelle demande pour Dalheim et Berweiler ; le 14 mai 1833 une demande de concession est présentée par MM. Jean Kopp de Metz, Jean-Pierre Saladin de Metz, Adrien Viville, de Pétrange, et Robin, de Metz, pour les territoires de Hargarten, Merten, Piblang, Falck, Veling, Gravendorf, Varsberg, Gœrten, Ham, Creutzwald, la Houve, Carling ; le 25 août 1838, Georges Scher, de Boulay, et Charles Bernard, de Piblang, sollicitent une concession sur les territoires de Piblang, Gondreville et villages voisins ; de même, le 17 juin 1841, Georges Staart, de Gréval, demande une concession sur les territoires de Piblang, Brochange et communes voisines ; le 9 juin 1843, Philippe Erckmann, négociant à Phalsbourg, et Gerboin, demandent une concession pour Biersing et Rahling. Au total, dans la plaine dont le centre est occupé par Creutzwald, vers le 15 avril 1855, 15 sondages sont en train, dont 4 ont rencontré la houille.

Certaines de ces entreprises semblent bien avoir été fondées sur des espoirs chimériques et avoir fait appel à l'esprit de spéculation qui s'était emparé de la société française en général vers cette époque. La société fondée en 1833 par Kopp, Saladin et Robin nous semble présenter un caractère franchement malhonnête. Bien entendu, la société en commandite qu'ils fondent, l'est, selon eux, « dans le but d'encourager l'industrie du département de la Moselle, pour ne plus être dans le cas de porter notre numéraire à l'étranger et en Prusse ». Ils ajoutent que « l'on aura aussi l'avantage d'approvisionner à bon marché les manufactures du département de la Moselle et de ceux circonvoisins, d'approvisionner les salines de l'Est, les

maréchaux, de chauffer à bon marché grande partie des habitants du pays ». Cette exploitation serait encore utile aux forêts, qu'elle contribuerait à ménager, « de manière que cette heureuse entreprise sera, sans contredit, très utile au commerce du pays ; elle sera un bienfait éminent pour le gouvernement et pour la province de Lorraine ». « L'exploitation de ces mines de houille sera facile et peu dispendieuse », car elles ne seront situées qu'à 7 lieues de Metz, alors que les travaux de Schœneck sont à 16 lieues de cette ville, et l'on « peut y parvenir facilement par la route royale n° 54 qui est en bien bon état ». Enfin, en guise de conclusion : « On voit que les houillères de Hargarten sont situées dans une zone bien avantageuse pour une bonne exploitation, peu difficile à extirper et peu dispendieuse ; elles sont situées dans un rayon le plus favorable, ayant de bonnes routes, des bois pour le boisage des puits ou des galeries qui sont à très bon marché, le perforement facile à effectuer dans des terres fluides ; tout démontre donc qu'aucune spéculation commerciale ne peut présenter plus d'avantage et plus d'intérêt que la prompte extraction de ces houillères, lesquelles seront destinées à alimenter les fabriques du pays, bienfait éminent de la nature, et que depuis longtemps on aspire à une entreprise aussi philanthropique qu'utile au gouvernement ». Les sieurs Kopp, Saladin et Robin fondèrent donc une société en commandite et décidèrent que les actions à mettre en émission seraient « provisoirement fixées à 1.000 francs chacune » (par ce chiffre élevé, il semble qu'ils visaient à atteindre des bourgeois de préférence aux paysans plus méfiants et que la fièvre de la spéculation n'avait pas atteints). Ils se réservaient à chacun une action franche « pour leur découverte », plus le remboursement à chacun de la somme de 400 francs « pour avances qu'ils ont faites pour parvenir à ces sortes de découvertes ». Afin d'attirer les commanditaires, ils publièrent un « prospectus et notice sur les houillères de Hargarten-aux-Mines et celles des

environs » où ils donnaient un aperçu topographique de la région de Hargarten, vantaient la qualité de ses houilles, indiquaient les travaux à entreprendre pour parvenir à une bonne exploitation, et donnaient un aperçu des dépenses et des revenus présumés ; le tout suivi de l'acte de société. Ce opuscule dont l'auteur était C. Robin, « ingénieur et ancien inspecteur des bâtiments du roi », reçut une présentation analogue à celle d'une circulaire officielle ; on y voit en effet figurer, en première page, les mentions suivantes : « Département de la Moselle. Arrondissement de Thionville. Canton de Bouzonville. Mines de houilles de Hargarten et celles des environs. Année 1833... » L'exemplaire que j'ai pu consulter aux archives de la Préfecture de la Moselle, porte, à la plume la mention suivante, sans doute mise par le préfet ou l'un de ses agents : « Exemple d'impudence ». Nous en reproduisons le chapitre III, intitulé « Du produit et revenu présumé de cette entreprise », qui est fort significatif :

« D'après les analyses et les devis cotés E, trois ateliers de mineurs, employés à trois rameaux ou galeries d'allongement, extrairont chacun 1 mètre et demi par jour, et pour les trois ateliers, 13 kilolitres et demi (qui pèsent chacun 2,500 litres) ou 337 quintaux et demi par jour, et pour frais d'extraction, transport à l'atelier, le mille pourra revenir, au maximum, à 97 centimes ; ainsi les trois ateliers pourront extraire 10.100 kilolitres par année, lesquels pourront se vendre à raison de 5 francs le mille, poids de marc (ou 12 fr. 50 le mille métrique), sur place, afin d'obtenir la priorité, fait donc un produit ou une recette annuelle de 126.250 fr. par puits en exploitation, sur laquelle il convient de déduire les frais d'exploitation, de régie, qui, d'après les analyses cotées E, sont de 46.500 fr. Ainsi, il restera de bénéfice net, par exploitation de puits, environ la somme de ci 79.750 »

« En exploitant quatre ou cinq puits, l'on pourra pousser les revenus de cette entreprise ou extraction de houille, à un produit net et annuel, de la somme de 358.875 fr., lorsque son exploitation de houille sera en pleine activité et qu'on aura rencontré des bancs de houille assez puissants. Ainsi, le revenu présumé de 358.875 fr., au denier 20, représente un capital de 7.177.500 fr. Voilà donc une spéculation bien

productive, et assez suffisante pour engager de nouveaux actionnaires à placer leurs fonds, lesquels leur produiront un dividende ou des intérêts très considérables et qu'aucune branche de commerce ne peut produire ; les calculs ci-dessus, ne sont présentés qu'éventuellement : ils prouvent cependant que les houillères de Hargarten et celles des communes environnantes faisant l'objet d'une concession que les auteurs susqualifiés, ont sollicitée près de l'administration, est une des entreprises qui offrent le plus d'intérêt pour le fisc du gouvernement et pour l'industrie de la province de Lorraine.

« Nota. — Les territoires des communes de Hargarten et de Falk présentent encore aux nouveaux sociétaires d'autres avantages : 1° la construction d'un moulin à farine, avec une scierie pour les bois, à former à l'emplacement de l'ancien lavoir de la mine de plomb, lequel offre une belle chute et de l'eau en suffisance pour faire aller cette usine ; pour achat des terrains, cours d'eau, qui, avec la bâtisse des moulins, coûteront la somme de 1.800.000 fr., lesquels moulins avec leurs accessoires, pourront produire un revenu annuel de ci 1.500 »
2° une poterie en grès, une faïence fine, avec une fabrique de pipes, dont l'établissement, acquisition des terrains, cours d'eau et constructions, pourront s'élever à la somme de 25.000 francs, y compris roulis de l'usine ou fabrication ; laquelle fabrique, d'après son exploitation, pourra rapporter un revenu net et annuel de ci..... 6.700 »

Total 8.200 »

« D'après les analyses et devis de l'ingénieur soussigné, qui a exploité par lui-même ces sortes d'établissements, ainsi avec un fonds ou une dépense de 43 mille fr., on pourrait se faire un revenu net et annuel de 8 mille 200 fr. Voilà encore une spéculation bien productive et assez suffisante pour engager les capitalistes à prendre des actions, puisque leurs fonds seront placés à plus de 20 pour cent. En final, tout prouve que Hargarten, par son heureuse position, présente des ressources immenses, qu'il possède sur son territoire d'excellents argiles réfractaires et des appyres, des matériaux de toutes espèces, à bas prix, du bois pour les combustibles, à 8 et à 9 fr. la corde dans les coupes, et que la corde de beau bois de charme ou de hêtre façonné, ne se vend sur les lieux que 18 et 20 fr.

« Ayant analysé et décrit les avantages réels de l'exploitation des houillères de Hargarten et de celles des bancs circonvoisins, notamment la découverte de la mine de houille de Rémering, ayant apprécié les dépenses à faire pour l'exploitation des lites houillères, et le produit présumé net, franc de toutes charges, il a paru néces-

saire au soussigné, de présenter le projet d'association avec le texte ou modèle de traité de société commanditaire, pour que les capitalistes et les nouveaux actionnaires sachent sur quelle base l'on entreprendra les travaux d'extractions de ces houillères, et sous quelles conditions, selon qu'il est spécifié aux 14 articles du traité de société, ci-après.

«Fait, clos et rédigé, par le soussigné ingénieur de première classe des ponts-et-chaussées, en retraite, à Metz, le 13 du mois de mai, de l'an 1833.

C. ROBIN, Ingénieur
et ancien inspecteur des bâtiments
du roi.

Les demandes de recherches deviennent de plus en plus fréquentes. Ainsi, du 19 avril 1855 au 11 mars 1856, c'est-à-dire en moins d'un an, nous relevons les demandes et travaux nouveaux suivants :

- 19 avril 1855 : déclaration de Charles Cailloüé, vaocat à Paris, affirmant vouloir établir des sondages pour la recherche de la houille à Hargarten-aux-Mines et à Falck.
- 8 mai 1855 : M. Picard, gérant de l'usine à gaz de Bar-le-Duc, déclare établir des sondages pour la recherche de la houille à Creutzwald, Ham-sous-Varsberg, Hargarten, Merten, Dalheim.
- 9 mai 1855 : M. Alfred Sancède, directeur de l'usine à gaz à Epernay, déclare établir des sondages pour la recherche de la houille dans les communes de : Saint-Avold, Longeville-lès-Saint-Avold, Porcelette, Boucheporn, Ham-sous-Varsberg.
- 21 mai 1855 : M. Lenry, inspecteur des chemins de fer de l'Est, demeurant à Metz, déclare établir un sondage pour la recherche de la houille à Creutzwald.
- 24 mai 1855 : M. Lenry déclare à nouveau vouloir faire des sondages vers Boucheporn et Bistern-im-Loch.
- 15 juin 1855 : M. Rousseau, ingénieur de la Compagnie de l'Est, à la gare de Metz, demande par 2 lettres l'autorisation d'établir 2 sondages pour la recherche de la houille, savoir à Saint-Avold, dans la forêt domaniale de cette ville ; et à Porcelette.
- 30 juillet 1855 : Cailloüé déclare établir un sondage pour la recherche de la houille dans la commune de Merten, et accompagne cette déclaration d'un certificat du maire de la commune.

- 9 août 1855 : Rousseau fait connaître qu'il a établi un sondage dans la commune de Porcelette.
- 19 août 1855 : Acte est donné à Rousseau de cette déclaration.
- 6 septembre 1855 : Maréchal, de la Compagnie Houillère de l'Est, demande l'autorisation d'établir un sondage pour rechercher de la houille dans la forêt de Saint-Avold.
- 7 septembre 1855 : Déclaration de M. Maume, avocat à Nancy, annonçant qu'il va exécuter des sondages dans les communes de Berviller et Willing.
- 13 septembre 1855 : Déclaration de François-Adolphe Neveux, notaire à Metz, annonçant qu'il établit un sondage pour la recherche de la houille dans la commune de Grossbliddersdorf. Il accompagne sa déclaration d'un certificat du maire.
- 20 octobre 1855 : La Société des sondages de la Houve demande l'autorisation d'établir un nouveau sondage dans la forêt de la Houve.
- 11 mars 1856 : Hénard, chef de section aux chemins de fer de l'Est, à Nancy, demande l'autorisation d'établir des sondages sur le territoire des communes de Neunkirchen, Folsersviller et Frauenberg.

En décembre 1845, la Chambre de Commerce de Metz attire l'attention du gouvernement sur le fait qu'aucune houillère n'est encore en exploitation dans l'Est de la France. Les nombreuses usines de ces départements, trop éloignées des exploitations françaises du Midi, du Centre, du Nord, pour en faire venir leur charbon, sont obligées de le faire venir de Prusse ; aussi, tous les ans une somme de trois millions sort par nos frontières de l'Est. La Chambre remarque qu'en cas de guerre ou de mésintelligence entre les deux pays, les usines lorraines pourraient se trouver sans charbon ou être obligées de payer un prix si élevé que bientôt, malgré leur intérêt pour la prospérité et la défense du pays, elles seraient réduites au chômage. La Chambre fait ressortir enfin que la proximité des houillères prussiennes situées à quelques lieues seulement de la frontière du département, prouve que les fouilles prati-

gées près de Forbach et de Saint-Avold auraient un succès immanquable.

Enfin, les pouvoirs publics contribuèrent encore au rapide développement des recherches par la nomination d'un nouvel ingénieur des mines, Jacquot, qui prit la question des gisements houillers mosellans fort à cœur, écrivit plusieurs ouvrages et de nombreux articles à ce sujet, et eut une grosse influence sur les travaux en cours. Nous avons retrouvé dans les archives de la Moselle (I S. Mines. Personnel. 412. 1800-1870) la copie d'une lettre du préfet de la Moselle au Sous-Secrétaire d'Etat des Travaux Publics, du 24 mai 1846 ; on y lit (le préfet propose Jacquot en remplacement de l'ingénieur des mines Piot entré au service des entreprises de Wendel) : « Je dois d'ailleurs vous faire observer que les études des terrains houillers qui ont commencé l'année dernière dans le département, doivent être continuées cette année et les suivantes ; or M. Jacot (sic), par la nature des fonctions qu'il a remplies dans les houillères de Saint-Etienne, est plus apte qu'aucun autre ingénieur pour faire ces études qui, si elles avaient un résultat heureux, seraient une nouvelle source de richesse pour le département ». La lettre ajoute que Jacot a des attaches familiales dans la région.

Sur l'ordre du Ministre des Travaux Publics, Jacquot rédigea un mémoire en 1851, qui fut envoyé au Ministre à la fin de février 1852, et imprimé à l'imprimerie impériale sous le titre suivant : « Etudes géologiques sur le bassin houiller de la Sarre et sur les terrains qui lui sont superposés, pour servir à résoudre la question du prolongement du bassin au-dessous de la partie limitrophe du département de la Moselle ». (L'impression, commencée en septembre 1852, fut terminée fin 1853). Jacquot reproduisit ce mémoire dans un article intitulé : « Note sur la découverte de la houille à Creutzwald et à Carling » qui parut dans les mémoires de l'Académie de Metz (1854-1855).

Voici quelques passages du mémoire de Jacquot :

« ...Il y a dès lors les plus grandes chances pour que, dans l'es-pèce signalé, on trouve non seulement le terrain houiller à 80 mè-tres environ du jour, mais encore, à une profondeur entre 200 et 250 mètres, des couches de houille exploitables, comme cela a eu lieu dans les trois sondages de Stiring...

« ...Nous considérons également comme offrant des conditions très favorables pour les recherches, cette grande plaine que nous avons désignée plus d'une fois sous le nom de plaine de Creutzwald, du nom d'un gros village qui en occupe le centre. En voyant le terrain houil-ler paraître dans la vallée de la Bisten jusqu'à Differten, et dans celle de Lauterbach, est vers ouest, c'est-à-dire vers la frontière française, on est conduit à penser qu'on pourrait rencontrer ce terrain à une profondeur peu considérable au-dessous du grès vosgien inférieur qui couvre le sol de la plaine. Si on suppose aux couches de Geislautern une inclinaison régulière, elles se trouveraient à une profondeur de 1.400 mètres environ au-dessous de Creutzwald, et seraient par consé-quent inaccessibles aux travaux des hommes. Mais ici, comme à Schoenecken, on doit supposer que la surface du terrain houiller ne suit pas l'inclinaison des couches, et cela avec d'autant plus de rai-son qu'on voit celui-ci disparaître lentement dans les vallées de Lau-terbach et de la Bisten, sous la formation plus récente du grès des Vosges. Il est dès lors naturel de penser qu'on le trouverait dans la partie de ces vallées qui se trouve sur le territoire français, à des pro-fondeurs peu considérables.

« On arrive à la même conséquence quand on étudie les sables qui forment le sol des environs de Creutzwald et de Carling ; on re-marque qu'ils renferment, avec une extrême abondance, ces petites plaquettes ferrugineuses que nous avons signalées comme un des ca-ractères distinctifs de la partie tout à fait inférieure de la formation et le signe précurseur de l'approche du terrain houiller. D'un autre côté, il me paraît qu'il suffit d'établir l'existence de celui-ci à une profondeur peu considérable, pour qu'on soit à peu près certain d'y trouver des couches de houille exploitables, car tout le système de Geislautern et de Gersweiler est, comme nous l'avons vu, assez riche en combustible. C'est pourquoi je considère la plaine de Creutzwald comme offrant, pour les recherches, des conditions très favorables. Je pense que c'est à Creutzwald même ou à Carling, puits qui sont très rapprochés de la frontière et à un niveau peu élevé qu'il faut entreprendre les premiers travaux ; mais le terrain houiller une fois reconnu dans ces localités, rien n'empêche qu'en en exécutât d'au-tres plus à l'ouest, et qu'on ne parvînt même à tirer les éléments

d'un grand nombre d'exploitations fructueuses. On ne serait arrêté de ce côté que par la chaîne de collines qui s'étend entre Longevilles-Saint-Avold et Merten, à une distance assez considérable de la frontière. En un mot, le champ d'exploration est ici beaucoup moins limité que dans les environs de Forbach. C'est pourquoi nous croyons qu'un bel avenir serait réservé à la découverte du prolongement du bassin dans cette partie du département de la Moselle.

Celle-ci aurait pour effet de rapprocher les exploitations des centres de consommation, et cet avantage compenserait largement les inconvénients qui résulteraient de l'éloignement du chemin de fer, éloignement qui ne serait du reste que momentané, car il est hors de doute que, si des exploitations s'ouvraient près de Creutzwald, ce village serait promptement relié à Saint-Avold par un embranchement qui pourrait être établi dans des conditions très économiques ».

Au début de 1853, plusieurs personnes constituent une société pour entreprendre un forage ; ce sont :

MM. Maximilien Pougnet, maire de Landroff.
Thirion, ingénieur des ponts-et-chaussées, à Avignon.
Henri Gillet, manufacturier à Savonnières (Meuse).
Henri Pougnet, négociant à Strasbourg.
Garnot, rentier à Strasbourg.
Mulot, ingénieur-mécanicien à Paris.
Eugène Rolland, ingénieur inspecteur des constructions de l'administration des tabacs à Paris.
Gustave Rolland, maire de Vatimont, ancien député.
Le Campion, armateur, maire de Granville.
Morthier, docteur en médecine, à Saint-Avold.

D'après les conseils de Jacquot, « l'emplacement de ce forage fut choisi dans un petit vallon qui s'étend le long du chemin de Creutzwald à Lauterbach, à une portée de pistolet de la frontière ». Le succès couronna ces efforts. Une seconde recherche eut lieu à Carling. Puis d'autres sociétés se constituent qui procèdent à d'autres forages.

Le sondage de Creutzwald avait atteint une première couche de houille exploitable à 212,74 mètres, d'une puissance de 0,94 mètres environ.

Le sondage de Carling avait déjà atteint la première

couche de houille exploitable à 184,15 mètres, d'une puissance de 1 m, 72.

A Carling, comme à Creutzwald, le grès vosgien qui recouvre les terrains houillers est constitué par des grès presque désagrégés ; le terrain houiller, lui, est constitué de schistes argileux bigarrés, de grès et de poudingues. A la base de ce terrain houiller se trouve seulement la houille.

Depuis la date de la communication à l'Académie de Metz (27 juillet 1854), de nouveaux forages furent entrepris. La situation du 15 avril 1855, dans la plaine de Creutzwald était la suivante :

- 1) Sondage de Cocheren par la Société Javal ou des Houillères de l'Est.
- 2) Sondage du Hochwald par la Société Javal. Couche de houille de 1 m. 85 à 227 m. 97. A 241 m. 98, nouvelle couche de 12 m. 16. « Il y a lieu de croire que cette épaisseur tout à fait exceptionnelle dans le bassin de la Sarre est due à un renflement ou à quelque autre accident. »
- 3) Sondage de la tuilerie de Freyming.
- 4) Sondage à la corde de Freyming par la Société Mony.
- 5) Sondage de Hombourg par la Société Javal.
- 6) Forage de l'Hôpital par la Société Mony. Couche de 0 m. 47 à 204 m. 47.
- 7) Sondage de la forêt de la Houve par la Société Karcher et Westermann.
- 8) Sondage de Creutzwald par la Société Pougnet.
- 9) Sondage de Carling par la Société Pougnet.
- 10) Sondage de Zang, sur la route de Saint-Avold à Carling, par la Société Pougnet.
- 11) Sondage de Saint-Avold par la Société de Coincy.
- 12) Sondage de Longeville-lès-Saint-Avold.
- 13) Sondage d'Oderfang par la Société Maréchal.
- 14) Sondage du Moulin de la Porcelette.
- 15) Forage de la route de Château-Salins, près de Longeville-lès-Saint-Avold, par la Société Maréchal.

En conclusion, Jacquot estime que :

« 1) Le prolongement du terrain houiller de la Sarre est reconnu dans la plaine de Creutzwald sur un espace qui comprend toute la partie du territoire située au nord du ruisseau de la Merle, jusqu'à la route de Saint-Avold à Sarrelouis, de là, au moulin de Porcelette, et de ce moulin à Merten. Cet espace embrasse 50 kilomètres carrés environ.

« 2) Le terrain houiller qui est directement recouvert sur les bords de la Sarre par le grès des Vosges, en est séparé, dans les environs de l'Hôpital par la formation du nouveau grès rouge, qui a là une épaisseur d'environ 50 mètres. Cette formation paraît former un bassin circonscrit qui s'étend le long de la vallée de la Merle et plus au sud dans les environs de l'étang d'Oderfang. Elle est caractérisée par des poudingues avec galets de métaphyre et des argiles bigarrées, comme cela a lieu dans les environs de Birckenfeld où elle acquiert un développement considérable.

« 3) Sur de nombreux points de la plaine de Creutzwald, la partie inférieure du grès vosgien renferme de la pyrite de fer ; celle-ci est quelquefois assez abondante pour former le ciment du grès et des poudingues qui dépendent de ce terrain.

« 4) Un assez grand nombre de sondages donne naissance à des sources jaillissantes, et il y a beaucoup de points de la plaine de Creutzwald où l'on pourrait obtenir par des forages en général peu profonds, de pareilles sources, résultat qui peut être d'une utilité pratique incontestable pour l'agriculture de la région. »

Dans le compte rendu des travaux de l'année 1856-1857, par Vincenot (Mémoires de l'Académie Impériale de Metz. 1856-1857), nous relevons :

« En 1853, des recherches furent faites à une grande distance de l'accident géologique dans la plaine de Creutzwald (ce sont les recherches décrites par Jacquot). Vingt-six forages mirent à jour une étendue de 100 kilomètres carrés de terrain houiller dont la partie septentrionale est exploitable et donne une houille de bonne qualité. Celle de Hochwald, sur laquelle ont porté les essais, donne la certitude de ce fait... Plusieurs petites sociétés étaient en rivalité. »

Tout d'abord, il y a la Compagnie Houillère de la Moselle. Maximilien Pougnet et Cie, qui présente une première demande de concession pour Creutzwald, Carling,

Saint-Avold et Porcelette, le 10 octobre 1854 ; le 7 novembre, une nouvelle demande, relative à Creutzwald et l'Hôpital, est présentée ; en octobre 1856, un projet de décret de concession relatif à cette demande est envoyé au ministère ; enfin la concession est accordée le 17 juin 1857. Elle s'étend sur 2.767 hectares. Elle porte le nom de Carling ; elle est beaucoup moins grande que les demandes primitives ne l'espéraient.

La société houillère de Saint-Avold et l'Hôpital, avec Emile et Isaac Péreire et Stéphane Mony présente une demande de concession s'étendant sur le territoire des communes de l'Hôpital, Petit-Ebersviller, Saint-Avold, Hombourg-Haut, Hombourg-Bas, Freyming, Merlebach ; l'inscription date du 6 avril 1855. La concession est accordée le 20 juillet 1857 ; elle est d'une superficie totale de 2.880 hectares.

La compagnie charbonnière du Hochwald, fondée par MM. Minangoy, ancien officier supérieur à Cambrai, Charles-Joseph Delloye, manufacturier à Cambrai, Ernest Javal, ingénieur à Paris, Louis Vuillemin, ingénieur à Eprenay, Emile Vuillemin, directeur technique à Aniche (Nord), fait une demande pour Freyming et les environs, datée du 7 février 1855. Cette demande suscite une opposition de M. Dupuis, de Paris, à laquelle répondit Javal, le 20 décembre. Le projet de décret est envoyé au ministère en novembre 1856, et la concession (Hochwald) accordée le 30 juillet 1857. (Superficie : 2424 hectares).

La compagnie houillère de Falk, comprenant notamment MM. Chevandier et Toussaint, obtint le 2 juillet 1859 la concession de Falck (1442 hectares).

Nous trouvons la première mention de la Société Nancéienne dans un acte remis à la Préfecture de la Moselle constatant la cession par Alphonse de Coincy, le 5 décembre 1855, de deux sondages à cette société, sondages situés à Saint-Avold et à Longeville-lès-Saint-Avold. De Coincy avait demandé l'autorisation d'entreprendre ces

sondages le 25 juillet 1854. La Société Nancéienne (MM. Vuignier, Jeandel et Bertrand) obtint la concession de Ham le 28 mai 1862 (893 hectares). Ce même jour, la Compagnie « La Lorraine » (M. Sequin et les héritiers Gardeil) obtint la concession de Bouchporne (1.145 hectares).

La Compagnie Houillère de l'Est (Lalier, Vuillemin, Javal et Cie) obtint, toujours le 28 mai 1862, la concession dite « de la Forêt », d'une étendue de 1.712 hectares. Cette même société s'était opposée par inscription au registre d'ordre à une demande en concession formée par la Compagnie Houillère de la Moselle qui s'étendait sur Carling, l'Hôpital, Saint-Avold, Porcelette, Ham-sous-Varsberg, Creutzwald (20 décembre 1855). A cette opposition présentée au nom de la Compagnie de l'Est par Maréchal, Maximilien Pougnet, directeur-gérant de la Compagnie Houillère de la Moselle, avait répondu par lettre du 18 février 1856. Il avait finalement obtenu gain de cause.

Enfin la Société du Nord, avec Joseph et Salomon Levylier, obtient le 13 août 1863, la concession de Dalheim (1608 ha).

Toutes ces sociétés, dont les concessions étaient trop petites et les recherches trop récentes pour leur permettre de mettre rapidement sur pied une entreprise de quelque envergure, se concurrençaient rageusement. A partir de 1858, les nouvelles concessions sont plus petites que celles accordées auparavant. L'une d'elles, celle de Ham, n'engloba que 893 hectares contre 2880 à celle de l'Hôpital. D'ailleurs ces groupes fusionnèrent plus tard en une seule société, « Saar-und-Mosel » (Sarre-et-Moselle). En 1871, pour ces petites sociétés, trois puits seulement étaient en activité, dont l'Hôpital I et II.

La « Société de la Forêt de Ham », ou « Société de Creutzwald », qui devait être le noyau d'une des trois grandes sociétés modernes, est fondée à Metz par les sieurs Simon, Chamand, receveur général à Metz, Ferdinand Blondin, président du Tribunal de Commerce, Gougeon, président

de la Chambre de Commerce, Karcher, Westermann, maître des forges à Ars-sur-Moselle, Schlinker, de Creutzwald, Appolt, fabricant de produits chimiques, et Gruninger, banquier à Paris ; le 19 janvier 1856, ils présentent une demande de concession de mine de charbon qui s'étendrait sur les communes de Creutzwald, Merten, Bibling, Falk, Hargarten, Guerting, Ham-sous-Varsberg. Ils offrent 0,05 fr d'indemnité par hectare et annoncent qu'ils se fourniraient en bois dans le département de la Moselle, celui des Vosges, et dans les départements voisins ; enfin, ils accompagnent leur demande d'extraits de rôles de contributions, de plans et du procès-verbal de découverte du minerai. La concession de « la Houve » leur est accordée le 28 avril 1858 (1.732 hectares). En 1871, la société n'est pas encore parvenue à la période d'extraction.

Une société fondée par Maisniel, Lefebvre, Delaroche, Béjot et Desgranges, avait obtenu la concession dite « de Forbach » (2468 hectares), le 20 juin 1856. Un forage fut poussé vers Morsbach ; à cet égard, Vincenot, dans le compte rendu des travaux de l'année 1856-1857, note :

« Les travaux de Forbach commencés en 1852 au sud de la route de Paris à Mayence, limite de la concession de Schœnecken, donnent environ 40 km². Une immense faille qui coupe net le bassin de la Sarre au sud ne permet pas de penser qu'en se portant de ce côté, on arrive à des couches exploitables. C'est du moins ce qu'a constaté le forage de Morsbach qui n'a donné que des schistes houillers... »

Un peu plus tard, la « Société Anonyme des Houillères de Styring » (de Wendel), qui détenait la concession de Schoenecken (2679 hectares), rencontre, au nord-ouest de la concession, et par les deux puits Joseph et Charles, le charbon dans des conditions assez favorables pour permettre d'entamer l'extraction (1854-1856). De 1862 à 1868, on creuse les puits Wendel ; puis de 1867 à 1874, le puits Vuillemin. Cette exploitation, qui était la plus ancienne (la concession date du 20 septembre 1820), entrait en pleine activité. Elle annexa plus tard la concession de Forbach.

Concessions de mines de charbon en Moselle jusqu'en 1870

NOM DES CONCESSIONS	NOM DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES	PROPRIÉTAIRES	DATE DU DÉBUT DE LA CONCESSION	HEC- TARES
Schoenecken	Société Anonyme des Houillères de Stiring	De Wendel	20-IX-1820	2.679
Forbach	-	Maisniel, Lefebvre, Delaroche, Béjot, Desgranges	20-VI-1856	2.468
Carling	Compagnie Houillère de la Moselle	Maximilien Pou- gnet et Cie	17-VI-1857	2.767
L'Hôpital	Société Houillère de Saint-Avold et l'Hôpital	Emile et Isaac Péreire et S. Mony	20-VII-1857	2.880
Hochwald	Compagnie des Houillères du Hochwald	Minangoy, Javal et Vuillemin	30-VII-1857	2.424
La Houve	Société de Creutz- wald	Simon, Karcher, Westermann, Appolt	28-IV-1858	1.732
Falck	Compagnie Houil- lère de Falck	Chevandier et Toussaint	2-VII-1859	1.442
Ham	Société Nancéienne	Vuignier, Jeandel, Bertrand	28-V-1862	893
Bouheporn	Compagnie La Lorraine	Sequin, et héritiers Gardeil	28-V-1862	1.145
De la Forêt	Compagnie houil- lère de l'Est	Lalier, Vuillemin, Javal et Cie	28-V-1862	1.712
Dalheim	Société du Nord	Joseph et Salomon Levylier	12-VIII-1863	1.608

IV. — LE DÉVELOPPEMENT ET L'EXPLOITATION DES MINES

LORRAINES DE 1860 A 1871

Des capitaux très importants avaient été investis dans le bassin houiller mosellan, comme nous l'avons déjà in- le bassin houiller mosellan, d'abord pour la recherche du charbon, puis pour le fonçage des puits d'extraction et les divers travaux d'aménagement des mines. La Société de Schoenecken avait un capital de 8 millions, dont 6 étaient d'apport. La Société du Hochwald, plus récente et moins importante, atteignait 3 millions, dont 900.000 francs d'apport ; celui de la société de la Forêt de la Houve, de 3.000.000 francs ; celui de la compagnie concessionnaire de Falck est de 3.000.000 également. A ce propos, l'ingénieur des mines note en 1859 : « Le fonçage du puits de Falck est poursuivi avec activité ; on vient de mettre une machine d'épuisement de la force de 500 chevaux ; c'est l'appareil le plus grandiose et le plus complet qui ait encore été installé sur un puits en France ». Enfin, MM. Péreire et Mony, concessionnaires de l'Hôpital, y avaient investi environ 2 millions de francs en 1859.

Au début de 1862, sept concessions avaient été accordées au total ; deux seulement étaient en exploitation : celles de Schoeneck et de Carling. On prévoyait bien que des travaux allaient être entrepris sous peu dans trois autres concessions ; rien de définitif n'avait encore été tenté dans les concessions de Forbach et de la Houve. Les concessionnaires invoquaient comme excuse la nécessité d'engager des dépenses excessives. L'ingénieur des mines et l'administration leur répondaient non sans raison que :

1° Dans les autres fonçages, on avait atteint des couches très exploitables et d'une houille supérieure en qualité à celle du bassin de la Sarre (notamment : puits de Car-

ling, puits de Sainte-Stéphanie à Stiring, puits de Merlebach).

2° D'autre part, les facilités de transport allaient être considérablement accrues, car « le chemin de fer qui doit traverser le bassin houiller est décrété ; et la main est déjà mise à l'œuvre pour sa construction ».

3° De plus, au moment de la demande des concessions, on connaissait déjà le prix élevé des fonçages éventuels. Le matériel employé pour le fonçage d'un puits pourrait aisément être employé pour un nouveau fonçage.

Les concessionnaires se mirent alors au travail ; on fonça un puits à l'Hôpital, un autre à Falck, qui atteignit 73 mètres de profondeur ; et un autre encore à Hochwald (puits de Freyming ou de Merlebach), qui atteignit 175 mètres ; les travaux de ces deux puits furent suspendus dès 1863. Le rapport de l'ingénieur des mines de 1863 conclut de façon fort optimiste :

« En résumé, les travaux effectués dans le bassin houiller de la Moselle présentent un ensemble de résultats encourageants. Les concessionnaires qui se sont refusés jusqu'à présent à faire quelque tentative donnaient comme excuse les grandes difficultés rencontrées dans les premiers essais et les pertes d'argent qui en ont été la suite. Il ne sera plus permis de maintenir ces allégations devant les faits nouveaux qui se présentent. A la vérité, le fonçage des puits dans le grès des Vosges fissuré et aquifère est une opération fort délicate dont on n'avait pas apprécié assez haut dès l'abord toutes les difficultés ; mais l'achèvement des puits Saint-Joseph, Saint-Charles de Rosselle et Saint-Max de Carling, la constance avec laquelle la société anonyme des houillères de Stiring poursuit l'achèvement de celui de Sainte-Stéphanie, enfin l'échec subi à Merlebach où l'on a si fort approché du succès et qui a pu donner une nouvelle mesure des sacrifices à faire pour la traversée complète des terrains aquifères, ont montré que les obstacles étaient loin d'être invincibles ; il faut espérer que le procédé de M. Kind, modifié par M. Chaudron, qui est actuellement employé à l'Hôpital, réussira complètement, et que les concessionnaires auront ainsi à leur disposition un système dont l'application serait particulièrement avantageuse dans notre bassin, où la grande difficulté du fonçage gît dans l'énorme abondance des eaux à épuiser. »

En 1866, le rapport se montre encore plus optimiste, et ouvre des vues d'avenir très larges :

« Si les travaux entrepris dans le bassin de la Moselle n'avaient jusqu'à présent, excepté pour la concession de Schoenecken, donné d'assez mauvais résultats, l'avenir semble se présenter aujourd'hui sous un jour beaucoup plus brillant. Les échecs passés ont servi à faire apprécier d'une manière sûre les difficultés que présente et présentera toujours l'exploitation de nos richesses houillères, et on peut dir que les travaux commencés ainsi aujourd'hui en connaissance de cause ont les plus grandes chances de réussite. Le succès des nouveaux puits sera, il faut l'espérer, le signal d'une nouvelle impulsion donnée aux entreprises des concessionnaires, et alors le bassin entrera définitivement dans la voie d'une production considérable. Le moment serait du reste parfaitement favorable à la création de nouvelles mines de houille, en raison du développement extraordinaire que prend dans les départements de la Moselle et de la Meurthe l'industrie métallurgique à laquelle le bassin houiller de la Sarre et ceux de Belgique ne suffisent qu'à grand'peine à assurer des approvisionnements. La rareté des houilles et des cokes à Sarrebrück, aussi bien que l'insuffisance notoire du matériel roulant de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est et des compagnies des chemins de fer belges, a donné lieu à la fin de l'année dernière à une véritable crise qui a affecté péniblement les usines de l'Est,* et les mêmes causes produisent aujourd'hui encore une augmentation considérable dans les prix des combustibles. »

Durant toute cette période, la production de la concession de Schoeneck était de loin la plus importante. Le puits Saint-Charles, le premier en activité, produisait 26.000 tonnes en 1858 ; en 1859, il produisait une moyenne de 180 à 200 tonnes par jour ; en cette année, on estimait que la production serait de 60.000 t. pour 1860 ; en réalité, la production effective dépassa légèrement les prévisions : 61.864 tonnes pour toute la concession ; car en 1860, le puits Saint-Joseph était à son tour entré en exploitation. De grands espoirs éclatèrent brusquement ; on espérait pouvoir atteindre dès 1864 la production de 400.000 tonnes pour l'ensemble du bassin : « Le chemin de fer de Forbach amène par an environ 900.000 à 1.000.000 de tonnes de houille de Sarrebrück et de Saint-Ingbert ; on peut donc

espérer que dans cinq ou six ans (nous citons le rapport de l'ingénieur des mines pour 1859), l'industrie du nord-est pourra retirer d'une houillère française la moitié du combustible qu'elle est aujourd'hui obligée de chercher à l'étranger ». Ces espoirs étaient toutefois excessifs ; en effet, d'une part les progrès de la houillère lorraine, toujours exposée à de grandes difficultés d'ordre technique, allaient être moins rapides ; et, d'autre part, la consommation de la houille augmentait dans le département qui devait en conséquence importer des quantités de plus en plus considérables.

Un autre puits (le puits Sainte-Stéphanie) de la concession de Schoeneck, près de Stiring, rencontra en 1862 une nappe d'eau, sans que ses travaux fussent interrompus ; d'autre part, on commença à creuser un nouveau puits près d'Urselsbronn qui atteignit 85 mètres en 1863 ; 130 m. en 1864 ; 140 m. en 1865 ; et qui poussait des galeries vers le nord et vers le sud. En 1863, ce puits avait rencontré une première couche exploitable à 55 mètres, d'une épaisseur de 1 m. 25. Au total, la physionomie de la concession de Schoenecken était la suivante vers 1864 : deux puits, Saint-Charles et Saint-Joseph, étaient situés à Petite-Rosselle : les étages d'exploitation pour le premier étaient à 152, 196 et 238 mètres de profondeur ; pour le second, à 228, 266 et 288 mètres. D'autre part, deux communications existaient entre ces puits ; la première unissait l'étage 196 de Saint-Charles à l'étage 228 de Saint-Joseph, et la seconde, l'étage 238 de Saint-Charles à l'étage 266 de Saint-Joseph ; la première devait bientôt être remblayée. Environ 345 ouvriers étaient installés au puits Saint-Charles dont on extrayait par jour 250 tonnes ; le puits Saint-Joseph, moins important, n'employait que 245 ouvriers et ne fournissait que 150 tonnes par jour, soit pour les deux puits un total de 400 tonnes par jour.

Toujours en 1864, le puits II de Sainte-Stéphanie avait atteint 80 mètres, alors que le puits I, de 22 mètres, avait

été momentanément abandonné. A Urselsbronn, le puits atteignait 130 mètres. Bref, l'entreprise de Schoeneck, riche d'espoirs, avait fourni pour la première fois en 1863 un revenu net imposable. En 1865, les puits Saint-Charles et Saint-Joseph atteignait respectivement les profondeurs de 279 mètres et 322 mètres ; le puits d'Urselsbronn gagne 10 mètres, et les travaux d'épuisement de Sainte-Stéphanie continuent dans de bonnes conditions ; l'ingénieur des mines Barré note en effet :

« Les travaux interrompus pendant l'hiver pour la pose d'une machine d'épuisement de 300 chevaux ont été repris depuis plus de 2 mois, et la profondeur atteinte est d'environ 180 mètres. L'épuisement se fait du reste jusqu'à présent avec la vieille machine de 60 chevaux dans les meilleures conditions possibles, la quantité d'eau à extraire n'étant que 15 à 20 hectolitres par minute, alors que le fonçage du puits n° 1 qui n'est qu'à 22 mètres de distance et qui est pour le moment abandonné, a été arrêté parce que la quantité d'eau à extraire y atteignait le chiffre énorme de 177 hectolitres à la minute (cet arrêt date de 1863). Le puits n° 1 est muni également d'une machine de 300 chevaux qui pourra fonctionner au besoin en même temps que celle du n° 1. »

L'extraction, de 117.172 tonnes en 1863, monte à 123.060 t. en 1864, soit un excédent de 5.888 t. ; le nombre des ouvriers monte de 926 à 1.086 ; en 1865, l'extraction atteint 133.846, donc en progrès de 10.786 t. sur 1864 ; ce progrès est encore plus important pour la période 1865-1866 : 31.668 t. ; en 1867, l'extraction est de 170.139 tonnes, contre 165.514 l'année précédente, soit un progrès de 4.625 t. Si nous comparons ces chiffres à ceux du bassin mosellan tout entier, nous voyons la place prépondérante qu'y occupe l'exploitation de Schœneck-Petite-Rosselle ; pour l'ensemble du bassin, les chiffres en effet sont les suivants :

1864 —	extraction ;	140.701 t.,	valant	1.445.623 fr.	— 1.183 ouv.
1865 —	»	151.564 t.,	»	1.661.689 fr.	— 1.365 »
1866 —	»	181.893 t.,	»	2.208.046 fr.	— 1.686 »
1867 —	»	180.678 t.,	»	2.139.310 fr.	— 1.383 »

Le léger fléchissement des chiffres de 1867 par rapport à ceux de l'année précédente est dû à la nécessité de travaux d'entretien à Carling et aux effets de la crise de 1866-1867.

En 1866, le puits d'Urselsbronn rencontra la couche Henri, de 8 m. 37 de puissance. Afin de pouvoir l'exploiter très efficacement, on pousse les travaux du puits Wendel, tout proche de celui d'Urselsbronn, et l'on construit un chemin de fer à grande section pour le relier au quai d'embarquement de Saint-Charles ; en 1868, le puits Wendel, à la profondeur de 187 mètres rencontrait la couche Henri.

Cependant, le puits Sainte-Stéphanie est arrivé à la profondeur de 144 mètres (printemps 1866) et « le trou de sonde rencontra un plat-banc par lequel la communication se fit entre les deux puits, et une veine d'eau débitant plus de 2 hectolitres à la minute et entraînant des sables et des galets en jaillit avec violence ». Les pompes furent engorgées par le sable, et on dut abandonner provisoirement les travaux dans la seconde quinzaine de novembre 1866. A la même époque, on commença les travaux préparatoires à l'établissement du puits Vuillemin, à 385 mètres à l'ouest du puits Wendel.

Aux environs de 1860, le puits de Carling entra à son tour dans la phase productive. En 1862, il produisait de 25 à 30 tonnes par jour, et employait environ 115 à 120 ouvriers ; la qualité du charbon extrait était nettement supérieure à celle du charbon sarrebrückois. Le puits de Saint-Max atteignait 350 mètres en 1863 et 372 m. en 1864 ; le nombre des ouvriers augmentait régulièrement : 150 en 1863, 213 en 1865. L'exploitation était assez ardue et irrégulière, en raison de la disposition irrégulière des couches. On tendait à établir le siège principal des travaux vers le nord de la concession où l'irrégularité des couches était moins prononcée. L'ingénieur des mines notait, un peu hâtivement, en 1863 qu'« on peut donc compter que

dans le courant de l'année prochaine, l'exploitation prendra une allure tout à fait régulière et que les exploitants recueilleront enfin le prix de leurs efforts et de leurs sacrifices ». En avril 1864, les deux étages inférieurs, sis respectivement à 280 et à 355 mètres de profondeur, furent inondés en raison de la rupture d'une douve de cuvelage ; les travaux furent facilement asséchés. Une descenderie réunit dès 1866 les niveaux de 230 m. et de 280 m. La production s'activait ; l'extraction en 1864 se chiffrait par 17.641 tonnes, contre 8.041 en 1863. Malgré le percement de grandes galeries vers le sud qui ne donnèrent aucun résultat, mais qui firent perdre du temps, l'extraction se maintint à ce niveau en 1865 et 1866. Des travaux d'aménagement entrepris en raison de l'état fâcheux des cuvelages dont les fuites avaient obligé les exploitants à remettre en marche les pompes et la machine d'épuisement, encourageaient les espoirs ; en 1866, le rapport note que « l'exploitation des trois couches découvertes (à 230, 280 et 355 mètres) a été considérablement développée, et la production pourra désormais dépasser cent tonnes pour 24 heures ». Par ailleurs, l'ouverture de la ligne Béning-Carling, en diminuant d'environ frs. 1,20 par tonne le transport des houilles vers Saint-Avoid, et en facilitant le transport aux mines des matériaux nécessaires, rendait d'éminents services. Ces espoirs et ces avantages ne furent d'ailleurs réalisés pleinement que quelques années plus tard, puisqu'en 1867, en raison de nombreux travaux accessoires, la production était momentanément retombée à 10.539 tonnes. En résumé, Carling et Schoeneck étaient, avant 1871, les seules exploitations entrées dans la phase productive :

	Extraction (en t.)		Nombre d'ouvriers	
	1865	1866	1865	1866
Carling	17.718	16.379	265	265 (2)
Schoenecken	133.846	165.514	1.100	1.399
Totaux	151.564	181.893	1.365	1.664

Quoique, à l'Hôpital, on n'ait extrait de charbon que dans les 2 ou 3 années qui précédèrent la guerre de 1870, les travaux y étaient très activement poussés. On y utilisait un nouveau modèle de cuvelage (procédé Kind-Chaudron), qui donne d'excellents résultats. Un premier puits atteignit 150 mètres au cours de l'année 1864 ; il était destiné à l'aération. Un second puits destiné à l'exploitation, commencé le 9 juin 1864, atteignit 141 mètres à la fin de 1865 (cependant que le puits I avait 165 m.). A ce moment le diamètre du cuvelage était le suivant, aux différentes profondeurs, pour le puits I :

niveau du sol à 5 m. de profondeur.....	4	mètres
5 mètres à 21 mètres.....	2,80	»
21 mètres à 130 mètres	2,57	»
130 mètres à 155 mètres	2,45	»
155 mètres à 165 mètres	1,37	»

A 315,10 mètres, on rencontra une couche de houille exploitable. Dès 1868, le rapport de l'ingénieur des mines annonçait que l'extraction atteignait 30 tonnes par jour.

L'autorité administrative invitait les concessionnaires à prendre des mesures destinées à assurer la sécurité des travaux. Ce soin ressort nettement d'un échange de lettres entre le Ministre des Travaux Publics et le Préfet de la Moselle (lettre du 3 août 1844 du ministre au préfet ; réponse du 30 août ; enfin nouvelle lettre du préfet au ministre du 9 septembre). On relève dans la première lettre du ministre :

« Il serait fort à souhaiter que chaque concession des mines, lorsque les travaux y ont une certaine importance, fût en possession d'une caisse de secours destinée à donner, en cas d'accidents, les moyens de venir en aide aux ouvriers et à leurs familles. On ne saurait, en pareille matière, employer les voies de contrainte envers les exploitants ou les ouvriers ; mais on peut du moins arriver par la persuasion à ce résultat désirable., »

Et dans une autre lettre du Ministre au préfet, du 26 mai 1865, au sujet de Carling :

« A Carling, le système de travaux laissait à désirer pour la sûreté des ouvriers. Vous annoncez, Monsieur le Préfet, que vous avez invité les concessionnaires à produire les plans et coupes ainsi que le projet d'exploitation qu'ils sont tenus de fournir en exécution des prescriptions de l'article 3 du cahier des charges de la concession ; je ne puis qu'approuver les mesures que vous avez prises à cet égard..... »

Nous avons eu l'occasion de faire allusion à un système nouveau de cuvelage en fonte, inventé par MM. Kind et Chaudron, qui donna d'excellents résultats à Carling, et que l'ingénieur des mines préconisait fréquemment dans ses rapports. Etant donnée l'importance que l'ingénieur lui accordait et l'utilité qu'il présentait tout particulièrement pour notre région, nous reproduisons les passages les plus caractéristiques que nous avons pu trouver à ce sujet, soit dans les rapports annuels du service des mines, soit dans la correspondance de Pougnet, de la « Compagnie Houillère de la Moselle », ou du Ministre des Travaux Publics :

Rapport de l'ingénieur des mines de 1862 :

« J'ai déjà dit plus haut qu'un puits allait être commencé à L'Hôpital, d'après un système nouveau qui, s'il réussit, sera une bonne fortune pour le bassin de la Moselle. »

Rapport de 1863 :

« Le système employé (dans la concession de L'Hôpital) est celui de M. Kind modifié par M. Chaudron, qui présente de grands avantages de sécurité et d'économie de temps et d'argent et qui a parfaitement réussi en Belgique. »

Rapport de 1864 :

« Le procédé employé est le système Kind modifié par M. Chaudron qui présente des avantages sérieux d'économie et de

sécurité et qui a parfaitement réussi en Belgique. Il a donné jusqu'à présent à L'Hôpital, de très bons résultats. »

Procès-verbal de visite des mines en 1865, daté du 7 juillet 1866 et adressé par le ministère des Travaux Publics au préfet :

« Dans la concession de L'Hôpital, on poursuit le fonçage de deux nouveaux puits par un nouveau procédé qui, d'après M. l'ingénieur, offrirait certains avantages au point de vue de la sécurité des ouvriers et de l'économie. »

Rapport de 1865 :

« Le procédé employé est le système Kind modifié par M. Chaudron, qui présente des avantages sérieux de sécurité et d'économie et qui a parfaitement réussi en Belgique. »

Rapport de 1866 :

« Dans la concession de L'Hôpital, deux puits sont en fonçage par le procédé Kind-Chaudron, suivant lequel le creusement se fait par des moyens mécaniques et le cuvelage est descendu tout d'un pièce. Le procédé, qui supprime l'épuisement, présente des garanties d'économie très considérables et l'attention des industriels est vivement attirée sur les résultats qu'il donne dans la concession de MM. Péreire et Mony. On peut dire a priori qu'il est impossible de trouver des conditions plus favorables à l'adoption de ce procédé que celles qui se rencontrent dans le bassin de notre département. En effet, d'un côté, la solidité des terrains aquifères que l'on est obligé de traverser pour atteindre le terrain houiller met à l'abri des éboulements intérieurs qui constituent la difficulté la plus grande que l'on puisse avoir à surmonter dans le creusement mécanique ; et d'un autre côté, le moyen d'échapper à la nécessité d'épuiser des quantités d'eau qui n'ont pas été moindres dans certains cas de 180 hectolitres à la minute, ne peut qu'être saisi avec empressement pour éviter les dépenses considérables qui ont été plusieurs fois déjà, dans la Moselle, des causes d'échec.

« Il n'est plus permis d'ailleurs de douter de l'efficacité du procédé dans son application à notre bassin houiller, car j'ai à enregistrer ici, et c'est là un des faits les plus importants qu'il y ait à signaler dans ce département depuis l'année dernière, sa complète réussite pour le puits n° 1 de L'Hôpital. »

Rapport de 1867 :

« L'emploi du système de MM. Kind et Chaudron pour la traversée de la formation aquifère du grès des Vosges a été suivi, aux deux puits de L'Hôpital, d'un succès complet.

Lettre de Pougnet au préfet de la Moselle, du 4 mai 1868 :

« Comme vous le savez, l'exploitation de la houille à Carling était entravée par d'énormes nappes d'eau qui se faisaient jour à travers les oints du cuvelage en bois. Cette eau subissait une pression de 16 atmosphères et pendant de longues années des hommes même compétents ont cru que l'extraction de la houille dans le département de la Moselle serait chose ruineuse et difficile, peut-être même impossible. L'insuccès de Merlebach, la suppression des travaux du puits de Falck sont encore venus corroborer cette opinion qui a été grossie par la malveillance qui s'attache trop souvent aux entreprises hardies et nouvelles.

« Je ne me suis cependant pas découragé et j'ai fait partager ma confiance à mes associés : j'ai, il aura bientôt un an, commencé dans le puits de Carling, la pose d'un cuvelage en fonte d'un système nouveau et enfin le succès le plus complet est venu couronner ce travail.

« Aujourd'hui, le puits de Carling est complètement étanche ; il n'y vient plus et ne peut plus y venir d'eau.

« Je vous serais très reconnaissant, Monsieur le Préfet, si vous vouliez bien faire constater officiellement le fait que j'ai l'honneur de vous annoncer. Le succès de Carling, celui d'un autre système de cuvelage en fonte (Kind-Chaudron) employé au puits de L'Hôpital, prouvent que l'on peut sans dépenses trop considérables, mettre en exploitation les nombreuses concessions qui ont été instituées dans le département de la Moselle et créer en peu d'années sur notre territoire une concurrence très sérieuse aux houillères de Sarrebrück. »

Lettre du Ministre des Travaux Publics au préfet, du 10 août 1869 :

« L'examen des procès-verbaux de visite de mines a fait particulièrement remarquer les travaux qui ont été faits à la mine de houille de Carling où la pose d'un nouveau cuvelage en fonte dans le puits Saint-Max de la concession de Carling a permis de reprendre les anciens travaux à une profondeur de 230 et 280 mètres. Les documents que vous m'avez transmis attestent d'ailleurs le soin que M. Barré apporte à cette partie importante de son service, et je vous prie, Monsieur le Préfet, de lui en exprimer ma satisfaction. »

Dans les 10 années qui précédèrent la catastrophe de 1870-1871, plusieurs projets de fusion des concessions houillères lorraines en une seule grande entreprise furent mis en avant. En effet, la plupart des concessionnaires hésitaient à entreprendre les travaux de recherches ou à les pousser à fond, par crainte des dépenses qu'ils exigeaient et en raison de l'insuffisance de leurs capitaux ; lorsque même des recherches avaient été entamées, il arrivait fréquemment qu'on ne pût les pousser jusqu'au bout, faute de capitaux. La seule solution possible était un large groupement de ces entreprises qui mettraient leurs capitaux en commun, et qui verraient de nouveaux capitaux mis à leur disposition en raison du regain de confiance qu'on pouvait espérer. La plupart des concessionnaires se montraient prêts à cette solution que la nécessité imposait et qui offrait en outre plusieurs avantages non négligeables et susceptibles d'attirer la sympathie des pouvoirs publics :

1° La création d'un puissant bassin concurrençant celui de Sarrebrück et provoquant une baisse du prix du charbon dont bénéficierait le consommateur.

2° L'augmentation du nombre des ouvriers, qui créerait de nouveaux débouchés pour les produits de l'agriculture et de l'industrie mosellanes.

3° L'espoir, en cas de guerre ou de menace de guerre, de ne pas dépendre des importations de charbon étranger.

4° Le fait de ne plus porter les capitaux nationaux à l'étranger pour l'achat du charbon, ou tout au moins la diminution de cette sujétion.

Dès 1864, on proposa de réunir les diverses concessions et d'augmenter le capital de la société ainsi formée, de 25.000.000 de francs fournis par des capitalistes anglais ; ces capitaux anglais firent défaut au dernier moment, et le projet ne put dans ces conditions être soumis à l'administration ; cependant les négociations se poursui-

vaient, et l'ingénieur des mines Barré notait le 18 février 1870, en se montrant d'ailleurs défavorable au projet de fusion :

« Un ingénieur attaché autrefois à l'un des puits de la contrée a mis en avant un projet de fusion qui englobe les 9 concessions de la plaine de Creutzwald.

« Il me sera permis de dire que la reprise du travail basée sur la fusion, serait loin de présenter les mêmes avantages que si elle était le résultat de l'initiative et des efforts individuels des divers concessionnaires. Les concessions de la plaine de Creutzwald sont assez étendues, et, d'après les sondages faits, paraissent assez riches pour que chacune d'elles puisse réussir ne se renfermant dans ses limites ; et l'intérêt général trouverait certainement bien mieux satisfaction dans l'exploitation organisée de cette manière que dans l'absorption du bassin par une grande association, fût-elle des plus actives. La seule question est de savoir si l'on peut raisonnablement voir arriver des capitaux au secours de notre bassin houiller sans les attirer par l'appât d'une vaste spéculation... »

Et le 5 mars 1870, dans le procès-verbal de la visite des mines en 1869, l'ingénieur des mines constatait :

« Je constaterai, seulement en ce qui concerne les mines de houille, le mouvement qui, l'an dernier, après la réussite du système Kind-Chaudron, semblait présager le réveil de l'initiative des concessionnaires, s'est traduit un projet de fusion ayant pour but de remettre aux mains d'une seule société les 9 concessions de la plaine de Creutzwald. La demande de cette fusion a été déposée à la préfecture le 20 octobre, mais elle n'était pas accompagnée des documents nécessaires pour l'admettre à l'instruction, et, conformément à l'avis de M. l'ingénieur en chef, j'ai dû en prescrire la régularisation. »

Nous avons eu le bonheur de retrouver dans les archives de la Moselle une lettre adressée par E. Javal, de la « Compagnie Charbonnière de la Moselle », au baron de Ladoucette, sénateur et président du Conseil Général de la Moselle, où il préconise les divers avantages attachés à la création d'une grande société et en indique les conditions d'établissement :

E. JAVAL,
82, BOULEVARD DE NEUILLY

Paris, le 19 Août 1869.

*A Monsieur le Baron de Ladoucette,
Sénateur, Président du Conseil Gé-
néral de la Moselle. Metz.*

Monsieur le Président,

A l'occasion de la Session du Conseil Général de la Moselle, permettez-moi de vous soumettre ainsi qu'à MM. vos collègues, une question industrielle digne de toute votre sollicitude.

Vous savez, Monsieur, les découvertes importantes en houille faites, il y a quinze ans environ, dans le bassin houiller de la Moselle : de 26 kilomètres carrés, que représentait alors à elle seule la concession de Schœneck, le périmètre concédé dans le Bassin a été porté à 200 kilomètres carrés. Vous savez les travaux considérables poursuivis jusqu'au succès par deux de vos honorables collègues, avec une énergie et une persévérance dignes des plus grands éloges, à Schœneck et à Carling. Vous savez aussi les succès de l'Hôpital. Mais par contre, vous savez aussi les sommes énormes dépensées par d'autres compagnies dans des travaux inachevés, et la torpeur dans laquelle la plus grande partie du Bassin a été plongée depuis cette époque : encore maintenant aucune de ces Sociétés inactives ne voudrait tenter à nouveau la création d'un capital isolé, redoutant son insuffisance. Pour réveiller avec fruit l'activité de ce bassin, un seul moyen se présente : il faut une large association, telle qu'elle avait déjà été proposée, il y a quelques années, par feu l'honorable M. Vuignier, ancien Ingénieur en chef au Chemin de fer de l'Est. C'est le même projet dont j'ai entrepris la réalisation, avec les modifications comportées par les circonstances. Dès à présent un grand nombre de concessions du bassin adhèrent à ce projet d'ensemble ; un capital espèces d'environ douze millions est promis par une riche société financière, à une condition que je dois vous signaler, car d'elle seule dépend la consécration de son engagement : c'est que l'autorisation administrative de fusionner les diverses concessions, qui adhèrent à ce projet, soit accordée. Cette société financière ne veut traiter cette affaire que dans son ensemble, sans aucun morcellement.

On ne peut objecter à ce projet la création d'un monopole, dans une contrée presque exclusivement alimentée par les houilles prussiennes, et aussi par les houilles de Mons, Charleroy, du Centre belge, de Liège. L'intérêt départemental est même de créer une concurrence au puissant bassin houiller de Saarbruck, maître actuel de notre con-

somation .A ce bassin fortement organisé par le Gouvernement prussien, il faut pouvoir opposer une forte organisation dans le bassin français. Vous obtiendrez ainsi une juste pondération dans les prix de vente. Quel est un des principaux éléments de la grandeur et de la prospérité de l'Industrie en Angleterre ? La houille à bon marché. En créant une concurrence durable au bassin de Saarbruck, vous aidez à ce précieux résultat.

En favorisant la grande association houillère dans le département, vous donnez le travail et l'aisance à une nombreuse population ouvrière. Vous donnez aux capitaux à engager une sécurité indispensable, vous leur créez une véritable assurance mutuelle contre les éventualités inhérentes à tous les travaux de mines.

Au lieu d'exporter le numéraire pour des achats de combustibles à l'étranger, vous faites profiter le département des transactions importantes en cette matière : durant l'exercice 1868, plus de treize millions de francs ont été exportés pour achat de la houille prussienne ; et ce chiffre croît chaque année dans une grande proportion.

En cas de guerre avec les pays voisins, vous assurez la consommation de votre industrie nationale, et le service si précieux de vos voies ferrées.

Le morcellement du bassin de la Moselle aurait au contraire pour conséquence immédiate d'éloigner les capitaux, comme il l'a fait jusqu'à ce jour.

Saurait-on d'ailleurs garantir une meilleure organisation pour la mise en produit du bassin de la Moselle ? Saurait-on, cette occasion perdue, garantir qu'à bref délai on présentera une combinaison plus profitable encore, par une plus grande abondance de capitaux ? À quelque point de vue que la question soit examinée, il y a intérêt majeur et incontestable pour le département, pour le pays, à favoriser l'œuvre actuelle de la fusion des Concessions houillères du Bassin de la Moselle ; et je sollicite de votre bienveillance et de celle de MM. vos collègues, pour les intérêts généraux du pays et du département, l'expression d'une opinion favorable à ce sujet.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

E. JAVAL.

Ces projets ne devaient aboutir qu'en 1873, lorsque le département de la Moselle eût été détaché de la France.

V. — LÉGISLATION MINIÈRE

La législation minière procède de la loi du 21 Avril 1810 qui chercha à concilier les intérêts nécessaires de l'inventeur de la mine avec les droits incontestables de la collectivité ; en effet, l'autorité concède la mine à celui qui présente les plus sûres garanties, l'inventeur et le propriétaire de la surface étant, l'un, récompensé, l'autre indemnisé.

Aucune entrave n'est mise aux recherches que voudrait effectuer le propriétaire de la surface, pourvu qu'il ait gardé la jouissance de son bien ; de plus, le propriétaire a le droit de céder son droit de prospection. Enfin, s'il n'effectue pas lui-même les recherches, le propriétaire devra souffrir les travaux d'un prospecteur, s'il y a lieu, et sauf à être préalablement indemnisé, conformément aux principes généraux de notre droit administratif. Le permis de rechercher est accordé par décret, après avis des ingénieurs des mines et du préfet ; bien entendu, le propriétaire est mis en demeure de présenter ses observations. L'indemnité préalable doit comprendre réparation de tout le préjudice causé, et même, si la durée des travaux doit excéder une année ou s'ils rendent le sol impropre à la culture, le prospecteur peut être contraint d'acheter le terrain en le payant au double de sa valeur.

L'inventeur n'a aucun droit de préférence pour obtenir la concession ; mais, s'il ne l'obtient pas, il a droit à une indemnité du concessionnaire, récompense du service rendu ; le montant en est fixé par le décret de concession. Il peut en outre réclamer le remboursement des dépenses utiles occasionnées par ses recherches. Si le règlement de ces dépenses n'était pas fixé de gré à gré, le conseil de préfecture en ferait l'évaluation.

Les demandes de concession sont adressées au préfet, puis elles sont soumises à d'indispensables formalités de publicité : affichage pendant deux mois aux chefs-lieux des départements et arrondissements, dans les communes où s'étend la concession, et dans la commune du domicile du demandeur ; inscription à deux reprises à un mois d'intervalle dans les journaux du département et dans le Journal Officiel ». Enfin la concession est accordée par décret rendu en Conseil d'Etat. Le concessionnaire aura la propriété de la mine, c'est-à-dire non point du sol correspondant à la surface concédée, mais uniquement des substances minérales désignées par le décret de concession et contenues dans un périmètre déterminé ; il a le droit de transmettre la mine par les modes ordinaires entre vifs ou à cause de mort ; la mine peut être louée, grevée d'un droit d'usufruit ou d'hypothèque. Néanmoins, dans l'intérêt général, la loi du 21 avril 1810 porte une triple restriction à la liberté de disposition du propriétaire de la mine :

- 1° interdiction de morceler les mines ;
- 2° interdiction de réunir plusieurs concessions ;
- 3° obligation d'exploiter.

La première interdiction est une mesure de précaution pour assurer la production plus grande de l'industrie minière. Les frais généraux ne variant pas sensiblement avec l'étendue de la concession, l'exploitation des grandes entreprises est évidemment plus économique. De cette interdiction résultent l'obligation de vendre la mine sur licitation ou de la laisser indivise quand elle échoit à plusieurs copropriétaires. Le gouvernement se réserve d'ailleurs le droit de morceler l'exploitation.

Inversement, l'interdiction de réunir plusieurs concessions en une seule se justifie par la crainte de l'accaparement. Cette prohibition paraît d'ailleurs contraire au texte de l'article 31 de la loi de 1810, qui admettait apparemment la possibilité de ces réunions ; des interpréta-

tions contradictoires s'échaffaudèrent sur le texte jusqu'au décret du 23 octobre 1852 qui précisa qu'une fusion ne serait admise que si le gouvernement l'autorisait.

L'obligation d'exploiter a pour fin de faire échec à certaines spéculations : un groupement de concessionnaires pourrait convenir que, moyennant un partage des bénéfices plus élevés des mines exploitées, les autres seraient mises en réserve. La sanction du défaut d'exploitation est la déchéance si l'exploitation est restreinte ou suspendue de manière à inquiéter la sûreté publique ou les besoins des consommateurs, les préfets, après avoir entendu les propriétaires, en rendront compte au Ministre de l'Intérieur pour y être pourvu ainsi qu'il appartiendra » (49). La loi du 27 avril 1838 relative à l'assèchement des mines déclare qu'on réputera une mine abandonnée si les propriétaires sont restés deux mois sans obéir à la sommation de payer les charges imposées pour le dessèchement. En fait, la déchéance fut rarement prononcée malgré de nombreux arrêts d'exploitation.

La concession dont la déchéance est prononcée doit être mise en adjudication. Le prix de l'adjudication est remis au concessionnaire déchu. Si la concession ne trouve pas preneur, la mine reste à la disposition du domaine (Loi du 27 avril 1838, article 6).

Le concessionnaire doit au propriétaire de la surface une redevance dite tréfonnière, indemnité pour les dommages subis et dernier écho de l'ancienne théorie selon laquelle le propriétaire de la surface avait des droits sur le tréfonds (théorie des Physiocrates, traduite dans la loi du 12-18 juillet 1791, où la permission d'exploiter ne pouvait être refusée aux propriétaires de la surface) ; elle est fixée par l'acte de concession soit en tant que redevance fixe, soit en tant que redevance proportionnelle à la valeur des produits, soit avec un caractère mixte ; elle est un droit réel et se transmet avec le fonds.

« Le concessionnaire peut être autorisé par arrêté pré-

fectoral à occuper, dans le périmètre de la concession, les terrains nécessaires à l'exploitation de la mine; ...à l'établissement des routes ou des chemins de fer ne modifiant pas le relief du sol... Le terrain à acquérir ainsi sera toujours estimé au double de sa valeur »... « Un décret rendu en Conseil d'Etat peut déclarer d'utilité publique les canaux et chemins de fer modifiant le relief du sol dans le périmètre de la concession, ainsi que les canaux, chemins de fer, les routes, puits, galeries à exécuter en dehors du périmètre ». Les terrains dont le concessionnaire aura besoin à ces titres seront expropriés

La surveillance est exercée par le service des mines, institué par le décret du 18 novembre 1810, réorganisé en 1869 ; ce service comprend notamment des inspecteurs généraux, des ingénieurs et des garde-mines. Les ingénieurs sont recrutés parmi les élèves de l'Ecole Polytechnique « qui ont complété leurs études et satisfait aux conditions exigées par les règlements de l'école d'application des Mines » (décret du 24 décembre 1851). Pour couvrir les frais du service des mines, les concessionnaires de mines ont été astreints à payer une redevance à l'Etat ; depuis 1810, le chiffre en a été considérablement accru ; il correspond à une part fixe et à une part proportionnelle au rendement. On comprendra dans l'évaluation du produit net toutes les opérations commerciales ou industrielles consécutives et accessoires à l'exploitation. Des abonnements peuvent être consentis aux propriétaires pour la fixation de la redevance proportionnelle.

Le système juridique minier ainsi exposé devait subir de profondes modifications, surtout après 1871 ; pour prévenir les perturbations ainsi provoquées, les décrets de 1912, puis la loi du 9 septembre 1919, inaugurèrent un régime nouveau : la gratuité des concessions (car la redevance que paient les concessionnaires est destinée à couvrir les frais du service des mines et ne saurait donc entamer le principe de la gratuité des concessions) disparaît ; elles ne

seront plus accordées qu'à titre temporaire et contractuel : la concession n'est plus une attribution de propriété.

En fait, dès avant la fin du XIX^e siècle, on substitue à l'attribution gratuite de la mine au concessionnaire, un régime où l'on demande au concessionnaire des engagements *bénévoles*, où on lui impose des conditions pécuniaires. Cette pratique fut condamnée par un avis du Conseil d'Etat en date du 26 décembre 1907. Alors on cessa d'accorder des concessions. La Chambre, sans se soucier de l'inconstitutionnalité d'un pareil acte (qui aurait pu invoquer cette inconstitutionnalité, et devant quelle autorité, puisque le principe même de l'inconstitutionnalité est fort controversé en France ?), enjoignit de suspendre l'exécution de la loi jusqu'à ce qu'il ait été pourvu à sa réforme. On en arriva ainsi aux décrets du 2 avril 1912.

Dès le 3 avril 1875, 4 ans après le traité de Francfort, M. Dupont fit parvenir au ministère un rapport (typique pour caractériser les craintes qu'inspiraient certaines tendances modernes) sur les « développements à l'appui des propositions de modifications à la loi de 1810, faites par M. Dupont, ingénieur en chef des mines, institué par M. Caillaux, Ministre des Travaux Publics ». Ce rapport pose nettement la question : y aurait-il avantage à modifier la loi de 1810, en transformant l'acte de concession en une adjudication ? « Telle est la question économique qu'il faut examiner^o ; les mines à concéder en France seront, la chose n'est pas douteuse, plus coûteuses à découvrir que la plupart des mines déjà concédées, dont un grand nombre ont été assises au voisinage des affleurements des gîtes ; les mines nouvelles, c'est une chose probable, seront d'une importance moindre, comme valeur du gîte minéral, que les mines concédées et exploitées déjà, attendu que depuis qu'on concède les mines en France, l'activité des capitaux industriels s'est portée naturellement sur les gîtes les plus riches. Or, serait-il équitable, au point de vue de la comparaison, de faire vendre en adjudication, par l'Etat, les

concessions futures, alors que les concessions anciennes ont été données gratuitement ? N'est-il pas à craindre que des conséquences fâcheuses ne soient tirées de cette anomalie à l'origine, contre les concessions anciennes, malgré les les meilleures intentions des personnes qui proposent, pour l'avenir, le système de l'adjudication en matière de concession des mines ? Il ne faut pas se le dissimuler : les propriétés de toute nature, de toute origine, ont été fort discutées à notre époque, elles ont été attaquées ouvertement et le sont encore d'une manière plus ou moins ouverte. Or, par cette inégalité choquante entre les concessions gratuites, celles des mines les plus riches, et les concessions payées, celles des mines les plus pauvres, ou, tout au moins les plus difficiles à découvrir, pense-t-on, qu'on ne fournira pas, malgré soi, un prétexte aux passions mauvaises et antisociales pour déclamer contre le vice originel des concessions gratuites, et en revendiquer violemment le remboursement au profit de l'Etat, un jour de révolution, ou simplement dans une grève désordonnée des mineurs ? Il y a là un péril réel, et, je dirai presque, un péril social, si l'on veut tenir compte de l'importance de la valeur actuelle des concessions de mines déjà instituées en France. Un chiffre seulement à cet égard : les vingt-deux compagnies houillères du Nord et du Pas-de-Calais, possédant les concessions instituées dans ces deux départements, lesquelles ont produit, en 1873, 6.450.208 tonnes, soit presque 37 % de la production houillère de toute la France, représentent, au taux de la valeur vénale de leurs actions en janvier 1873, un capital de 881.183.488 francs. Ce chiffre est significatif. Le système de l'adjudication, pour l'institution des concessions de mines, offrait un double danger : d'une part, vis-à-vis des concessions de mines déjà instituées, il aurait l'effet, presque certain, d'ébranler dans l'opinion publique, la légitimité, et par suite la valeur d'une propriété dont le chiffre cité tout-à-l'heure fait entrevoir l'importance ; d'autre part, en ce qui concerne les

mines à concéder, il susciterait tout un monde d'agiotage et de spéculation, il découragerait les explorateurs sérieux de richesses minérales, et il écarterait, par avance, des demandes en concessions, bon nombre de personnes qui ne qui ne voudraient ni se mêler à la spéculation ni subir les conséquences de celle-ci. En conséquence, et me conformant au principe que j'ai énoncé en débutant « qu'il ne faut modifier la loi de 1810 qu'avec une certaine prudence, en raison tout à la fois de l'importance des richesses minières déjà concédées et des espérances de l'avenir, en fait de concessions nouvelles » je n'hésite pas à conclure fermement contre le système de la mise en adjudication des mines à concéder, qui serait une application du système domanial, système différent de celui qui résulte de la loi de 1810 ».

VI. — VUES D'AVENIR VERS LA FIN DE LA PREMIÈRE PÉRIODE FRANÇAISE

Quels espoirs fonde-t-on sur le bassin houiller de la Moselle ? Quels seront ses débouchés, et, par conséquent, quelle sera sa situation par rapport au bassin de Sarrebrück ? Les réponses à ces questions ont été clairement exposées dans le rapport de l'ingénieur des mines Trautmann, du 3 octobre 1859 :

« Les débouchés du Bassin de la Moselle seront nécessairement les mêmes que ceux du Bassin de Sarrebrück, son voisin, les droits d'entrée que paie ce dernier n'étant pas suffisants pour faire déplacer sensiblement, en faveur de la houillère française, au détriment de la prussienne, les limites où elle se trouvera en concurrence avec les autres charbons français ou étrangers. Avec les voies de transport actuellement instituées ou dont la construction est décidée, la région desservie par les houillères prussiennes peut être déterminée comme suit : le département de la Moselle, dont il faut retrancher toute la partie située

à l'ouest de Longwy, et qui aura avantage à s'approvisionner de houille belge, dès que le chemin de Longwy à Arlon sera terminé ; tout le département de la Meurthe, la moitié septentrionale du département des Vosges, le sud étant approvisionné par les houillères de Ronchamp, de Saint-Etienne et de Norroy (Vosges) ; la partie de l'Alsace comprise entre Haguenau et Mulhouse ; au nord de Haguenau on trouve la houille bavaroise et à Mulhouse déjà la plus grande quantité de houille consommée vient du bassin de Ronchamp et de Saint-Etienne, et en partie du bassin bavarois, qui fait d'ailleurs concurrence au charbon de Sarrebrück dans toute la zone réservée ci-dessus. Enfin une faible quantité, 40 à 50.000 tonnes par an, se dirigent de Frouard vers la Meuse et la Haute-Marne.

« L'est est le marché ouvert aux houilles prussiennes ; il comprend en grande partie des contrées essentiellement industrielles ; aussi l'importation n'est-elle pas moindre d'un million de tonnes de houille, en représentant le coke par un poids double de houille. Ces contrées seront aussi les débouchés des houillères de la Moselle, mais à condition qu'on crée pour les secondes des voies aussi économiques que pour les prussiennes. Cette condition remplie, le bassin de la Moselle pourra faire une concurrence efficace à son voisin de Sarrebrück, malgré son infériorité sous le rapport de la facilité d'exploitation. En effet, le prix de revient sur le carreau de la mine de la houille mosellane ne sera pas beaucoup plus élevé que ne l'est actuellement, d'après les renseignements que j'ai pu prendre, le prix de la houille prussienne. Ce fait, qui peut paraître erroné au premier abord, vient de ce que les mines prussiennes sont exploitées, presque en totalité, par le gouvernement lui-même, tandis que les houillères françaises seront entre les mains de compagnies industrielles. Il est probable que par la suite on introduise des modifications dans les exploitations de Sarrebrück, mais elles ne seront dues qu'à la concurrence du bassin français : ainsi aujourd'hui, on vend le

charbon tel qu'il sort de la mine, sans criblage ou triage ; il est évident que les houillères françaises ne suivront pas ces errements, et fourniront par suite du charbon de meilleure qualité. D'un autre côté, la grande majorité des consommateurs ne peut traiter directement avec le gouvernement prussien, qui d'ailleurs ne consentirait jamais à signer une convention qui lui liât les mains, soit pour les quantités ; de plus, les charbons doivent être payés au comptant sur les lieux ou à Sarrebrück ; toutes ces entraves font que, le plus souvent, les consommateurs s'adressent à un intermédiaire qui profite, pour la plus grande part, des diminutions de prix de vente ou des frais de transport. Cet état des choses n'existera pas pour les houillères françaises, les consommateurs pouvant s'adresser directement aux exploitants. Enfin la dépendance où se trouve l'industrie de nord-est vis-à-vis des houillères étrangères, surtout quand ces dernières appartiennent à un gouvernement étranger et non à des compagnies industrielles, a de graves inconvénients, et dans tels cas qu'il est permis de prévoir, elle pourrait amener la ruine des principaux établissements industriels de cette contrée. Tous ces faits établissent que le bassin de la Moselle pourra faire une concurrence efficace à celui de Sarrebrück, mais à la condition que les voies de transport ne soient pas construites au détriment du premier. Les consommateurs ne pourront que gagner à cette concurrence, et elle fera plus que compenser l'économie des frais de transport qu'on pourrait obtenir pour une voie construite uniquement en vue des houillères prussiennes. Le gouvernement exige des concessionnaires du bassin de la Moselle l'exécution rigoureuse du cahier des charges, et les oblige à faire des dépenses considérables en vue de l'exploitation de la houille ; il ne peut pas, d'un autre côté, rationnellement sanctionner une voie de transport faite exclusivement au bénéfice d'un bassin étranger, surtout quand cette voie ne doit pas amener des diminutions notables pour les consommateurs ».

En 1868, la production de charbon en Moselle était due encore pour les 9/10 à l'entreprise de Petite-Rosselle ; mais L'Hôpital entrait en action, et on estimait que cette mine allait prendre une importance considérable ; l'exploitation de Carling, momentanément affaiblie par les travaux du puits Saint-Max, permettait elle aussi les plus brillants espoirs ; enfin on pouvait prévoir que la concession de Schoeneck, qui allait ajouter à l'extraction de Petite-Rosselle celle d'Urselsbronn, allait doubler le chiffre de la production totale.

DÉBOUCHÉS FRANÇAIS DU BASSIN DE LA SARRE VERS 1855 - 1860



Remarque. — En 1871, les Allemands réclamèrent une partie du département de la Meurthe (région de Sarrebourg), mais la France conserva le fragment nord-occidental du département de la Moselle (région de Briey-Longwy) qui fut réuni au département de la Meurthe ; celui-ci constitua ainsi le département de Meurthe-et-Moselle ; après 1919, il conserva le nom et la superficie qu'il avait eus après 1871. Ces événements expliquent le tracé de notre carte, qui correspond à la période d'avant 1871, et où nous voyons les deux départements de la Moselle et de la Meurthe dans leur forme ancienne.

II. — DE 1871 A 1919

Jusqu'en 1871 environ, les mines lorraines sont peu importantes ; elles sont en formation, et leurs progrès, d'abord hésitants, commencent à peine à esquisser une certaine fermeté ; tels sont les débuts de toute les exploitations minières. Désormais, la production va augmenter systématiquement, la houille lorraine va se tailler un marché de plus en plus large, elle va étendre son rayon d'action. Certains Allemands ont vu dans cette extension une manifestation de l'esprit d'entreprise et d'organisation germanique ; il n'en est rien, et nous savons quels espoirs on fondait en France sur les mines lorraines dans les dernières années du second Empire. Mais en raison du caractère différent que prennent nos exploitations, nous sommes obligés de les étudier sous un angle nouveau. Au lieu de suivre pas à pas leur évolution globale, étude forcément un peu confuse, mais donnant avec plus d'exactitude l'impression même de leur « devenir », nous pourrions désormais procéder à un examen plus systématique ; si dans un premier paragraphe, nous examinons le « développement général de 1871 à 1919 », nous donnerons des précisions particulières sur la production et les ventes dans un second paragraphe, et sur la situation ouvrière dans un troisième ; nous terminerons cet examen par un bref exposé de la situation juridique des mines sous le régime allemand.

BIBLIOGRAPHIE

- Jean LESCURE. — Des crises générales et périodiques de surproduction. 1923.
- GOLDSCHMITT. — Geschichte der Kohlengruben von Petite-Rosselle.
- LAFFITTE-LAPLACE. — L'Economie charbonnière de la France. 1933.
- Société houillère de Sarre-et-Moselle. Brochure publiée par cette société.
- SCHMIDT. — Des Saarkohlenbergbau in Lothringen.
- Jahresbericht der Gewerbe-Aufsichtsbeamten.
- KOHLMANN. — Bergbau und Huttenwesen. 1913. In Lothringen und seine Hauptstadt.
- Paul KESSLER. — Was geht der deutschen Industrie durch die Abtrennung E.-L.s und des Saargebietes an Mineralschätzen verloren?
- Max SCHENKER. — Das Eisenhüttenwesen in
Elsass-Lothringen.
- KOHLMANN. — Der Eisenzbergbau.
- FLAKE. — Die Technische Entwicklung von
1871-1919 (der E.-L. Industrie).
- JAHNS. — Die wirtschaftliche Entwicklung von
1871-1919 (der E.L. Industrie).
- Ernst STORM. — Geschichte der deutschen Kohlenwirtschaft von 1913-1926.
- Axel SCHMIDT. — Die Steinkohle in Oberschlesien und in der Saar. 1919.
- Maurice BAUMONT. — La grosse industrie allemande et le charbon. 1928.
- Docteur Alfred BOSMICK. — Der Steinkohlenbergbau in Preussen und das Gesetz des abnehmenden Ertrages. Tübingen 1906.
- Berggesetz für Elsass-Lothringen vom 16 Dezember 1873. Mit der durch das Gesetz vom 8 Dezember 1909 erfolgten Abänderung, nebst Ausführungsanweisung vom 18 Dezember 1909 und dem Gesetz über die Bergwerksbesteuerung vom 14 Juli 1908 nebst Ausführungsbestimmungen.
- COURAU. — Législation des mines en Alsace-Lorraine. 1871-1918.
- KOCH. — Geschichtliche Entwicklung der Bergbaues und Salinenbetriebes in Elsass-Lothringen.
- SCHMIDT. — Der Saarkohlenbergbau in Lothringen.

I. — LE DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DES ENTREPRISES HOUILLÈRES INSTALLÉES EN MOSELLE, DE 1871 A 1919

On sait que la société « Saar und Mosel » se constitua vers 1872-1873 par la réunion des concessions de Carling, de L'Hôpital, de Hochwald, de Falck, de Ham, de Boucheporn, de la Forêt et de Dalheim. La concession de la Houve n'entra pas dans ce groupement et conserva son indépendance. Enfin les concessions de Schoeneck et de Forbach, réunies en 1894, constituèrent l'exploitation de Wendel. Les sociétés, sous la pression du progrès économique, favorisées d'ailleurs par une législation libérale, se développèrent puissamment, surtout après 1900.

Le 22 octobre 1889, on liquidait la « Compagnie Anonyme des Houillères de Stiring », et en 1894, la mine toute entière devenait la propriété de la société en commandite « Les Petits-Fils de François de Wendel et Compagnie », créée en juillet 1871. Cette société aménagea divers avantages au point de vue des livraisons de charbon à la branche française de la maison, la « Société de Wendel et Compagnie » de Jœuf.

La Société « Les Petits-Fils de François de Wendel et Cie » dirigeait également les entreprises métallurgiques de Hayange ; la houille de Petite-Rosselle, de Schoeneck, étant envoyée à Hayange, cette dernière usine pouvait livrer le fer et l'acier à des prix inférieurs à ceux des entreprises concurrentes ; de plus, la demande d'Hayange, assez faible (300.000 tonnes en 1908), laissait une marge importante pour les ventes à l'extérieur.

Dès le 29 avril 1894, la concession de Schoeneck s'était agrandie de celle de Forbach. L'entreprise, ainsi complètement délimitée, prenait, le 24 août 1907, officiellement la dénomination de mine « de Wendel ». Elle était d'un excellent rapport, car très riche en charbon (la veine Henri a 8 mètres d'épaisseur) ; elle avait des clients régu-

liers et un personnel ouvrier stable. Vers 1910, on évaluait le gain par tonne à 3,50 marks, contre 1 mark en Sarre.

En 1872, plusieurs capitalistes belges fondèrent la « Société des Mines de Sarre et Moselle » en vue de l'exploitation des huit concessions de Ham, Boucheporn, La Forêt, Falck, Dalheim, Hochwald, L'Hôpital et Carling, pour une durée de 99 ans à partir du 1^{er} février 1873. Cette consolidation était confirmée le 30 novembre 1873 par l'« Oberbergamt » de Bonn qui y ajoutait un terrain de 398 hectares près du village de Merten. La concession de « Sarre-et-Moselle » atteignait ainsi un total de 15.269 hectares. Le capital comportait des actions de 300 marks, dont 13.700 actions ordinaires et 24.000 actions de priorité, au total 11.310.000 marks. Il y avait surcapitalisation évidente, et la production ne servit même pas à payer les dividendes des actions de priorité ; aussi, selon le rapport de l'assemblée générale du 13 octobre 1875, on retira du fonds de réserve 286.761 francs. Puis, on cessa de payer même les dividendes aux actions de priorité ; le 30 juin 1882, on en devait 3.136.711 marks. Bien entendu, on ne songeait même pas à distribuer des dividendes aux actionnaires ordinaires. A partir de 1883, des excédents apparaissent pour la première fois : 210.599 marks ; 155.293 M. en 1884 ; 23.663 M. en 1885.

Vers 1873, l'entreprise possédait trois puits : celui de Saint-Max à Carling, et les puits I et II de L'Hôpital. Le premier fut abandonné en 1875, car l'administration demandait l'établissement d'un second puits à Carling pour raison de sécurité, et la société refusait de le forer en raison de sa mauvaise situation financière et de l'irrégularité des couches de charbon. Par contre, on creusa les puits III, V, VI et VII, malgré de grandes difficultés techniques.

Vers la fin du siècle, la « Dresdner Bank » racheta les actions pour le compte de grands industriels et financiers allemands, notamment Auguste Thyssen et Hugo Stinnes. Le changement de propriétaires eut lieu le 1^{er} avril 1900.

Le capital fut porté à 21 millions de marks, et les actions distribuées pour moitié à la mine « Deutscher Kaiser » de Hamborn, propriété de Thyssen, et pour l'autre moitié à la « Deutsche-Luxemburgische Bergwerks und Hutten Aktiengesellschaft » de Bochum et Differdange, contrôlée par Hugo Stinnes (Mülheim). Sarre-et-Moselle ainsi intégrée dans le système économique des grands capitalistes allemands, orientait ses ventes vers l'Allemagne. La Banque de Dresde continua à gérer son portefeuille, ses directeurs étant installés dans le conseil d'administration de Sarre-et-Moselle. Le 28 novembre 1901, la société lança un emprunt hypothécaire de 8 millions à 4,5 % ; la Dresdner Bank se chargea de cet emprunt qui fut garanti par les deux propriétaires de Sarre-et-Moselle. Un nouvel emprunt de septembre 1911, garanti dans des conditions analogues, porta sur 5 millions de marks à 4,5 % et obligation de restituer 102 % du capital. La société ne distribua pas de dividendes avant-guerre, mais réalisa des amortissements massifs, d'une valeur d'environ 1 million par an. L'équipement industriel était excellent, et les plus grands espoirs étaient permis. En 1916 la société était passée entièrement sous le contrôle du groupe Stinnes. Le capital était monté à 23 millions de marks.

La société de Sarre-et-Moselle avait voulu acquérir la concession de la Houve en 1872. Mais les propriétaires de cette dernière ne se laissèrent pas annexer, et, en automne 1889, s'allièrent à une société de forage fondée à Strasbourg, à la tête de laquelle se trouvaient Schaller et Bergmann. Le 9 mai 1895, Schaller, Bergmann, le baron de Stucklé, A. Netter, le « Kommerzienrat » Lichtenberger de Heilbronn, le banquier Reverchon, de Trêves et le banquier Simon, de Sarrebrück, fondaient à Strasbourg la « Bergwerks-Aktien-Gesellschaft la Houve » ; à l'exception des trois derniers, les fondateurs appartenaient tous à des familles d'industriels locaux. Aux anciens concessionnai-

res, on donna 560 actions de 1.000 francs, représentant le prix de la vente ; ce n'était pas cher. Des emprunts furent lancés en 1908 et 1911, sans garantie hypothécaire, mais agrémentés de l'engagement pris par la société de ne pas accorder de droits hypothécaires tant que les dettes obligatoires ne seraient pas éteintes. Le capital, à l'origine de 1.600.000 marks, avait été élevé jusqu'au 25 mars 1911 à 5 millions. Les dividendes, de 1900 à 1910, oscillaient de 5 à 9 %.

L'extraction progressait rapidement depuis le fonçage du puits Marie (1895) et celui du puits Jules (1900). De 63.000 tonnes en 1900, elle était de plus de 200.000 t. en 1905, de plus de 300.000 en 1911. En 1915, un nouveau puits fut équipé dans la partie ouest de la concession, mais la guerre devait amener de profondes perturbations dans la marche de l'entreprise : la centrale était réquisitionnée par l'autorité militaire allemande, l'exploitation, menée sans souci de la sécurité, causait plusieurs accidents graves, la production tombait à 172.000 t.

Situation financière de la Houve de 1895 à 1912

	Rapport brut	Amortissement	Rapport net	Dividende	Cours à Stras- bourg
1895..	Année de la fondation				
1898..	1.504				
1899..	80.508	40.965	34.125	2	
1900..	301.773	102.296	146.935	5	
1901..	445.601	222.350	168.723	6	150
1902..	552.363	229.984	207.506	6,5	150
1903..	510.235	135.000	229.294	6,5	152
1904..	532.142	152.000	211.684	5,5	150
1905..	640.085	167.237	279.178	6,5	165
1906..	678.586	181.436	280.991	6,5	180
1907..	1.031.137	360.000	415.072	8,5	180
1908..	1.012.910	360.000	412.403	8,5	180
1909..	1.070.866	300.000	479.403	8,5	180
1910..	1.190.869	300.000	595.028	9	190-187
1911..	973.568	300.000	421.315	7	160
1912..	913.221	250.000	365.000	6	150

Cependant, les forages destinés à servir de prélude à des mines nouvelles, continuaient activement, moins cependant qu'avant la guerre franco-allemande. Les géologues estimaient en général que les couches houillères du bassin de la Sarre se prolongeaient au delà de Creutzwald, Carling, Petite-Rosselle. Dès 1853, Jacquot avait fait des recherches au sud de Metz et trouvé dans la vallée de la Nied des formations géologiques analogues à celles de la Sarre ; il en déduisit que les terrains houillers s'étendaient au moins jusque vers la Nied. En 1856, un forage près de Remilly avait dû être abandonné à 362 mètres, en raison de la mort de l'entrepreneur (Jacquot, *Etudes géologiques sur le pays messin*, *Annales des Mines* 1857, pages 632 et suivantes).

Après 1871, apparaissent des sociétés de forage, disposant de moyens techniques excellents, à la tête desquelles se trouvent quelques banques ou quelques groupes de capitalistes ; elles cherchent également à obtenir des concessions là où leurs forages ont donné des résultats satisfaisants. La principale d'entre elles est la « Internationale Bohrgesellschaft », société par actions, dont le siège, d'abord situé à Strasbourg, fut ensuite transféré à Erkelenz en Rhénanie.

En 1874, un forage, à l'ouest de Hargarten, descend à 217 mètres. Après 1900, la « Internationale Bohrgesellschaft » ayant entrepris des forages à l'ouest de la concession de « Sarre-et-Moselle », la société de Sarre-et-Moselle, pour faire contrepoids, se mit à fouiller activement dans la partie orientale de la concession. En 1901, 15 forages trouent les arrondissements de Forbach et de Boulay. Les forages s'avancèrent jusque vers Remilly, mais ne rencontrèrent le charbon qu'à 800 ou 1000 mètres (forages de Bizingen, Rollingen, Sibernachen).

L'année 1902 assoupit cette ardeur, car la campagne des forages se jetait sur le sel qu'on venait de découvrir près de Ommeray-Lagarde (arrondissement de Chateau-Salins). Elle reprit en 1903, et l'on vit 20 forages entrepris presque

simultanément dans le département. En 1903, lasses de se concurrencer, les sociétés délimitèrent les terrains où chacune pourrait prospecter. En 1905, la mine Rheinpreussen de Homberg fit faire en vain des forages dépassant 1000 mètres vers Frécourt, Belize, Lemud; l'entreprise de Rombas eut plus de succès dans les environs de Saint-Jean, Solgne, Achâtel. Fin 1907, 46 forages étaient en pleine activité, puis, nouveau ralentissement. Cependant quelques forages nouveaux sont à signaler, notamment ceux entrepris par les forges de Rombas qui ont trouvé le charbon près de Buchy à une profondeur de 1091 mètres. Bientôt les forges de Rombas furent seules à continuer leurs recherches, l'« Internationale Bohrgesellschaft » leur laissant le champ libre en Lorraine. En 1912, il y a 128 concessions nouvelles dans la circonscription minière de Sarreguemines ; 7 dans celle de Metz ; en tout 27.000 hectares. Avec les anciennes concessions, la superficie occupée est de 50.000 hectares.

Quels sont les propriétaires des nouvelles concessions ? Il y a d'abord les forges de Rombas, qui détiennent sept concessions vers la fin de 1912, au total 1.400 hectares, dans la région de Saint-Jure et d'Achâtel. L'ensemble de ces concessions est coupé par la voie de Metz-Château-Salins. On y rencontre le charbon à de grandes profondeurs (1000 mètres), en sorte que la société n'entreprit par de travaux d'installation.

De nombreuses concessions nouvelles sont entre les mains de sociétés de forage telles que « Gute Hoffnung » (« Bonne Espérance »), dont le chef, M. Vogt, avait découvert la potasse alsacienne, ou la « Internationale Bohrgesellschaft ». Ces sociétés cherchaient surtout à vendre à un bon prix les concessions obtenues.

Près de Morange-Zondrange, deux concessions de 2400 hectares au total avaient été acquises par les entreprises sarroises « Dillinger Hütte », « Gebrüder Stumm » de Neunkirchen, et « Halberger Hütte » de Brebach, entreprises qui jadis avaient été entre les mains du baron von Stumm.

La mine d'Hostenbach avait également acquis des concessions en Lorraine. L'entreprise Roechling de Voelklingen, qui déjà détenait des concessions près d'Aix-la-Chapelle et en Westphalie, s'en assura également en Moselle. La « Deutsch - Oesterreichische Kohlenbergbau-verein G. m. b. H. » acheta des concessions à la « Internationale Bohr-gesellschaft », au total 8.800 hectares, se débarrassant ainsi de la plupart de ses concessions en Lorraine ; elle avait été fondée en 1907 par la « Internationale Bohr-gesellschaft » elle-même, la « Deutsch Oesterreichische Bergwerksgesellschaft », la « Westböhmischer Bergbau-Aktien-verein », la « Dresdner Bank » et la « Schaffhausensche Bankverein ». De 1901 à 1908, les dividendes de la « Internationale Bohr-gesellschaft » s'étaient élevés à 75 %, 45 %, 100 %, 500 %, 500 %, 100 %.

La société « Gute Hoffnung » vendit elle aussi ses concessions, sauf une, qu'elle apporta plus tard à la société d'extraction de potasse « Thérèse ».

Le 21 janvier 1906, la « A. Schaffhausensche Bankverein » créa la « Internationale Kohlenbergwerks Aktien-gesellschaft », ayant son siège à Cologne, puis, à partir de 1907, à Saint-Avold, au capital de 16 millions ; elle lui passa les concessions qu'elle détenait encore. Le capital, entièrement versé fin 1909, appartenait à un consortium allemand et à un consortium français. Le consortium français comprenait notamment la Banque de l'Union Parisienne, ancienne collaboratrice de la « Schaffhausensche Bankverein » à propos des pétroles roumains, la banque Sauer-Thalmann, de Paris, la Société des Hauts-Fourneaux et Fonderies de Pont-à-Mousson qui avait tout intérêt à des découvertes de charbon en Lorraine ; le consortium allemand groupait la Dresdner Bank, la Darmstaedter Bank, la National Bank, l'Internationale Bank, la Berliner Handelsgesellschaft.

La I. K. A. ainsi constituée projeta d'abord la construction de deux puits, l'un à Berweiler, l'autre à Saint-

Avold ; on renonça provisoirement au premier. En 1909, la I. K. A. crée à son tour la mine « Metz », à qui elle attribue les concessions Folschweiler I, III, IV, ne voulant pas courir tous les risques de ces exploitations ; désormais la I. K. A. ne court de risques que dans la mesure de sa participation. D'ailleurs, les travaux s'arrêtèrent en 1911, à cause de l'épuisement des capitaux et des grandes masses d'eau rencontrées à 200 mètres de profondeur (1).

(1) Il est à noter que les entreprises métallurgiques du département de la Meurthe-et-Moselle poussèrent de leur côté des recherches dans ce dernier département afin d'y retrouver la houille. Mentionnons les études de MM. Niklès, Marcel Bertrand, Bergeron, professeurs de géologie, le premier à l'Université de Nancy, le second à l'Ecole des Mines de Paris, le troisième à l'Ecole Centrale des Arts et Manufactures. Ils aboutirent à ces conclusions : que le terrain houiller se prolonge assez loin vers le sud-ouest, l'axe du bassin coupant la Seille et la Moselle aux environs de Cheminot et de Pont-à-Mousson ; que l'épaisseur de ces couches de « morts terrains » (terrains étrangers au houiller et le recouvrant) allait en diminuant dans la même direction et l'on ne trouverait la houille que vers 1.000-1.200 mètres. Les sondages confirmèrent ces dires, et on trouva même le houiller vers 700-800 mètres, ce qui était plus favorable qu'on n'avait espéré.

Le 19 mars 1905, un sondage entrepris par la société des fonderies de Pont-à-Mousson dans le sol même de ses usines, au pied des coteaux de Moselle où abonde le minerai de fer, rencontrait à une profondeur de 819 mètres une couche de houille de 0 m. 70 d'épaisseur.

Précédemment déjà un sondage avait eu lieu à Epley, sur la rive droite de la Seille (avril 1902), entrepris par la société « La Seille », de Nancy. Dans les 2 années suivantes, le sol est attaqué aux Ménils, puis à Atton et à Abaucourt. Ce dernier sondage rencontrait, en été 1905, une couche de houille de 2 m. 65 d'épaisseur, exploitable, à 806 mètres.

« L'examen des empreintes végétales fait par M. Zeiller, de l'Académie des Sciences, a démontré que la couche d'Abaucourt se place dans l'échelle stratigraphique des terrains houillers à peu près à la limite du houiller inférieur ou westphalien et du houiller supérieur ou stéphanien, étant comprise dans le premier et correspondant à la partie supérieure des houilles à gaz de Sarrebrück. On est donc en présence d'une houille excellente et cette découverte donne les plus grandes espérances. » L'auteur ajoute plus loin :

« A la fin d'octobre, la situation était la suivante : 18 sondages étaient au moins commencés et poussés à des profondeurs variables, allant de 50 mètres à Dieulouard jusqu'à 1.507 mètres à Lesménils ; deux autres étaient sur le point d'être mis en train. Dans 4 d'entre eux

Telle était la situation des recherches lorsque la guerre éclata. Bien entendu, au cours du conflit, l'activité économique ralentit sensiblement dans le bassin houiller. La production mensuelle tomba de 315.000 tonnes à 60.000 tonnes de juillet à août 1914, sous l'effet d'une sorte de panique économique due au départ de nombreux ouvriers par le front. Elle se ressaisit et atteignit dès 1917 le niveau de 2.650.000 tonnes par an auquel elle devait sensiblement se maintenir en 1918 (contre 3.794.327 tonnes en 1913). En effet, l'absence de nombreux ouvriers spécialisés, imparfaitement remplacés par des femmes, des enfants, des prisonniers de guerre, la mauvaise organisation des transports mobilisés en grande partie pour l'armée, l'incertitude politique, pesaient lourdement sur l'activité des mines.

II. — PRODUCTION DES VENTES DE 1871 A 1919

De 1873 à 1912, la production du bassin lorrain a plus que décuplé. En effet, en 1873, ce bassin entraît à peine dans la phase d'exploitation, et d'autre part, les besoins de houille n'étaient ni aussi considérables ni aussi impérieux qu'ils devaient le devenir quelques années plus tard, le développement industriel général n'en étant encore pas à son plein épanouissement. Dans les années qui suivirent 1873, l'élargissement du marché houiller, les progrès techniques réalisés dans les houillères, l'investissement de capitaux de plus en plus consi-

on a rencontré en tout 13 couches de houille d'une épaisseur variant de 25 centimètres jusqu'à 1 m. 20 à Pont-à-Mousson et 2 m. 65 à Abaucourt, l'épaisseur totale étant de 9 m. 50 ; à savoir, à Pont-à-Mousson : 6 couches ; à Abaucourt : 1 ; à Atton : 5, et à Laborde : 1. »

Certaines de ces couches étaient superbes. Néanmoins, en raison de leur grande profondeur, leur exploitation paraissait fort difficile ; on hésitait. Vint la guerre.

dérables dans les entreprises, devaient permettre un essor prodigieux. En 1873, la production était de 308.957 tonnes ; en 1883, de 606.575 tonnes ; en 1893, de 919.400 tonnes ; durant ces 20 années, elle avait réalisé des progrès assez lents, mais extrêmement réguliers. La crise de 1900-1902 épargna d'abord les industries minières et métallurgiques et ne les toucha jamais profondément. Le signal en fut donné par la fin des grands travaux d'intérêt public russes (Transsibérien), puis elle s'étendit en Allemagne aux industries dont l'essor avait été le plus nerveux (industries électrique, des machines, du bâtiment) ; par contre-coup, les constructions de machines étant paralysées, les progrès de la consommation charbonnière fléchirent ; en Moselle, le ralentissement de ces progrès fut marqué (pour le charbon) par les chiffres de production suivants : 1898 : 1.074.150 ; 1900 : 1.136.626 ; 1901 : 1.193.162 ; les ventes diminuent en Alsace-Lorraine, en Allemagne du Sud, en Rhénanie, au Luxembourg, cependant que, par une politique de bas prix, on arrive à pousser les exportations vers la France et la Suisse.

Il est à remarquer que l'industrie lorraine en général était garantie dans une certaine mesure contre une baisse trop brusque par la politique habile de ses cartels, le syndicat de la fonte ayant conclu des contrats à long terme avec les producteurs de produits semi-ouvrés et ces derniers avec les fabricants d'objets manufacturés.

Néanmoins, les cartels lorrains consentirent des réductions de prix à leurs acheteurs (1).

Quoi qu'il en soit, à partir de 1902, l'essor des houillères reprend rapidement : 1.309.818 tonnes en 1902 ; 1.708.476 t. en 1904 ; 2.071.577 t. en 1906 ; 2.367.742 en 1908 ; 2.686.378 en 1910 ; 3.538.722 en 1912. L'entreprise

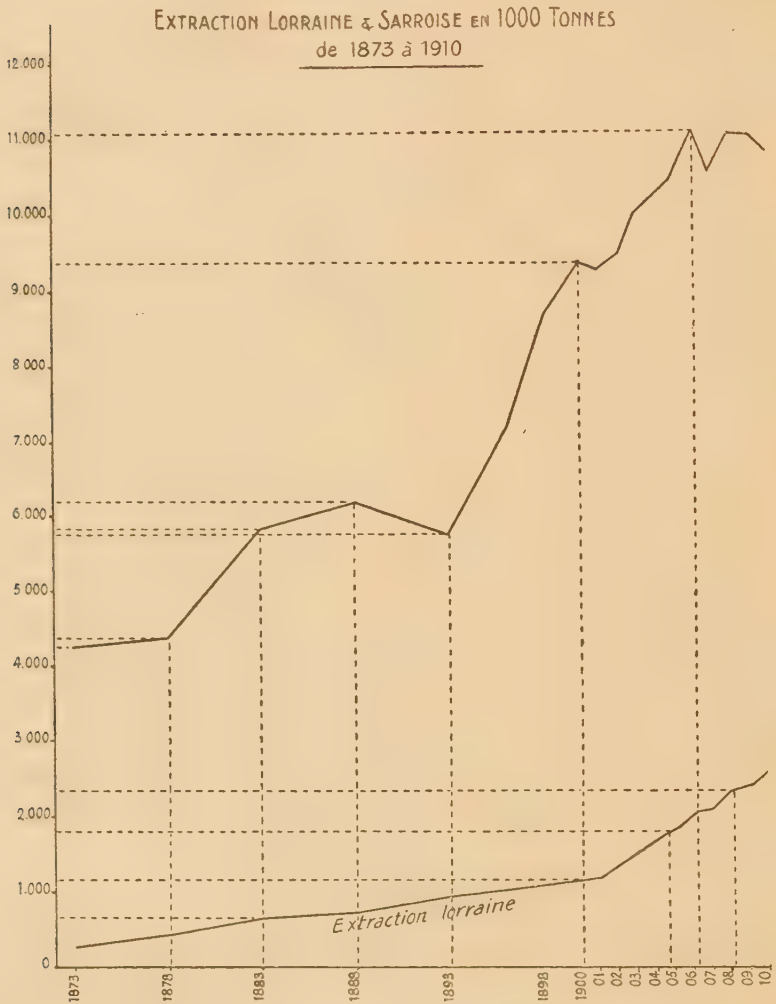
(1) Lescure. Des crises générales et périodiques de surproduction (Sirey, 3^e édition, 1923).

la plus productive était celle de Petite-Rosselle ; néanmoins, depuis le début du siècle, les progrès les plus rapides furent réalisés par Sarre-et-Moselle, mine plus récente mais mieux outillée, qui dépassa après la guerre sa concurrente. En 1873, Petite-Rosselle (de Wendel) produisait 229.755 tonnes et en 1911 1.834.742 t. ; Sarre-et-Moselle produisait aux mêmes dates 79.202 t. et 892.069 t. ; la première avait multiplié sa production par 8, la seconde par 11. Le rapprochement devient encore plus suggestif si l'on compare aux chiffres de 1911 ceux de 1900 : 957.000 tonnes pour Petite-Rosselle, et 133.201 pour Sarre-et-Moselle. On voit qu'en onze ans la production de Petite-Rosselle a doublé, alors que celle de Sarre-et-Moselle a plus que sextuplé.

Extractions lorraines et sarroises de 1873 à 1912 (en tonnes)

	Extractions des entreprises lorraines			EXTRAC- TION LORRAINE	EXTRACT. DE LA SARRE	% DE LA SARRE
	DE WENDEL	SARRE-ET- MOSELLE	LA HOUE			
1873..	229.755	79.202		308.957	4.268.619	7,2
1878..	339.385	69.047		,408.432	4.361.267	9,3
1883..	494.407	112.168		,606.575	5.892.821	10,29
1888..	574.185	114.950		689.135	6.238.190	11,04
1893..	765.961	153.440		919.400	5.883.177	15,5
1898..	937.700	134.476	1.974	1.074.150	8.768.582	12,2
1900..	957.000	133.201	57.516	1.136.626	9.397.253	12,1
1901..	980.402	126.235	86.525	1.193.162	9.376.022	
1902..	1.021.715	162.507	125.596	1.309.818	9.493.667	13,6
1903..	1.126.822	301.632	154.911	1.583.365	10.067.337	
1904..	1.159.400	383.764	165.312	1.708.476	10.364.000	16,48
1905..	1.218.943	415.215	189.521	1.823.679	10.639.000	
1906..	1.329.338	515.910	232.129	2.071.577	11.131.000	18,3
1907..	1.325.176	601.346	267.757	2.194.279	10.693.000	
1908..	1.414.553	699.369	253.820	2.367.742	11.071.000	21,38
1909..	1.461.573	736.405	269.088	2.467.066	11.064.000	
1910..	1.541.686	854.711	289.982	2.686.378	10.823.000	24,8
1911..	1.834.742	892.069	306.625	3.033.436	11.459.000	
1912..			335.796	3.538.722	12.470.000	28,3

Les progrès du bassin lorrain ont été tellement rapides que la production des bassins d'Aix-la-Chapelle et de



Bavière a été dépassée ; cependant, elle reste inférieure, en 1914, à celle des mines prussiennes et saxonnes. De 1873 à 1911, les progrès réalisés dans nos mines ont été

exactement de 822 % ; durant le même laps de temps, ils n'étaient que de 268 % en Sarre ; et n'oublions pas que les mines de la Sarre avaient des conditions d'extraction très favorables et disposaient d'ouvriers excellents recrutés au sud du Hunsruck et à l'ouest du Palatinat, alors qu'une entreprise comme Sarre-et-Moselle se voyait obligée de recruter ses ouvriers au loin, dans les provinces orientales de l'Allemagne ou en Autriche-Hongrie.

La répartition des ventes est caractérisée par trois séries de phénomènes : d'abord, par l'importance décroissante du marché alsacien-lorrain ; par l'augmentation des débouchés en Allemagne du sud et en Allemagne rhénane, compensant à peu près exactement l'affaiblissement du marché alsacien et lorrain ; par la constance du marché extérieur.

En Alsace-Lorraine, malgré l'augmentation du chiffre absolu de la consommation, la valeur relative de celle-ci diminue de 74,9 % à 46,3 % (chiffres de 1888 et de 1912). La cause essentielle en est la concurrence très vive que se livrent en Lorraine les charbons locaux et ceux de la Sarre, de la Ruhr, d'Aix-la-Chapelle et de Belgique. Le charbon de la Sarre, en particulier, est favorisé par sa proximité géographique et par l'existence des canaux des houillères, de la Marne au Rhin, du Rhin au Rhône ; le frêt jusqu'à Strasbourg est de 2,29 M. Par ailleurs, les houilles belges ont tendance à se diriger vers le sud, car elles se heurtent au nord aux charbons du bassin septentrional français. Cette tendance est encore favorisée par le tracé des réseaux de voies de communication. Pour les charbons de la Ruhr, le fret jusqu'à Strasbourg n'est que de 2,63 marks par tonne, en raison des tarifs spéciaux pour les charbons remontant le Rhin, tarifs dont profitent aussi les charbons anglais.

Charbons de Ruhr et d'Angleterre remontant le Rhin jusqu'en Alsace

1892.....	34.109 t.
1896.....	346.992 t.

1902.....	497.629 t.
1905.....	,819.071 t.
1907.....	612.886 t.
1909.....	,987.754 t.
1910.....	1.058.863 t.
1911.....	855.990 t.

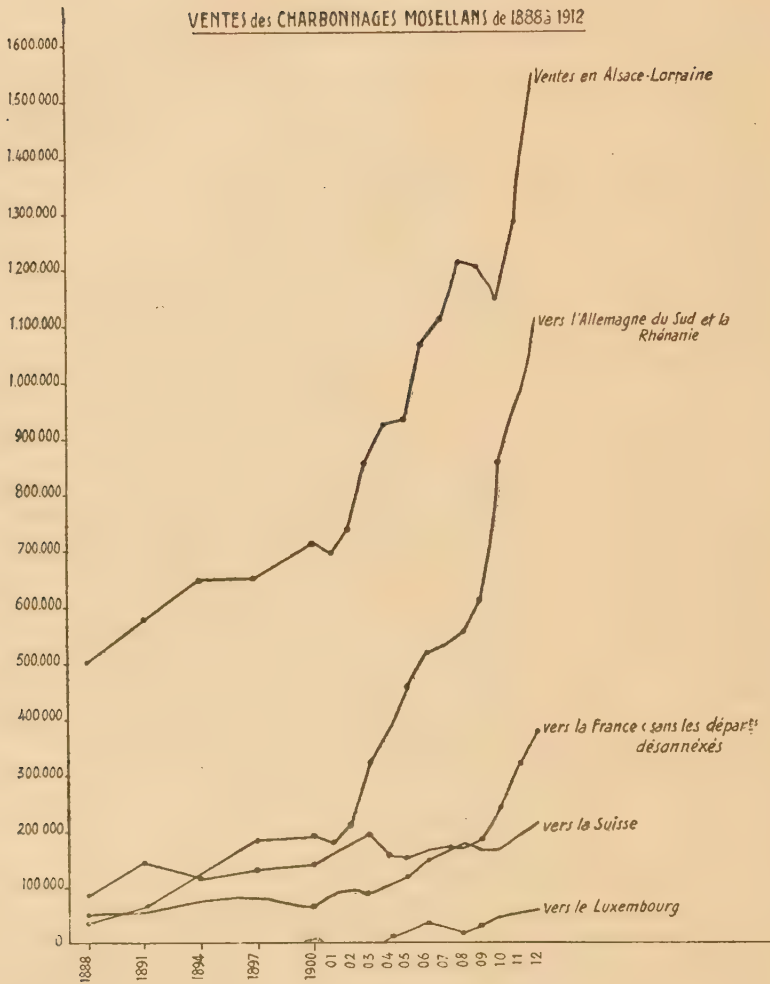
Par contre, le charbon lorrain gagne des débouchés nouveaux au sud de la Rhénanie (Sarre, Trèves), en Bade, en Wurtemberg, en Bavière. En 1888, nos houillères envoient dans ces pays 34.840 tonnes (5,2 %) ; en 1900 : 194.626 tonnes (18,05 % du total des ventes) ; en 1905 : 457.568 tonnes (27,11 %) ; en 1910 : 853.079 tonnes (34,89 %) ; en somme augmentation considérable du chiffre absolu de nos exportations vers ces régions, augmentation très forte également de la valeur relative de ces exportations. Les exportations vers l'étranger étaient très notables, de l'ordre de 20 % des ventes, d'ailleurs favorisées par l'existence de tarifs réduits (jusqu'au 1^{er} octobre 1908) pour les transports vers la France, la Suisse, l'Italie. Le marché suisse restait constant, car la houille blanche et les charbons anglais y concurrençaient nos charbons. Le marché français importait de plus en plus de charbons mosellans, qui d'ailleurs faisaient triste figure à côté des importations anglaises ou belges. Importations françaises en 1908 :

16,7 millions de tonnes dont 10,4 viennent d'Angleterre
4,6 viennent de Belgique
1,55 viennent d'Allemagne
0,15 viennent de Lorraine.

Le charbon lorrain se dirigeait surtout vers la Meurthe-et-Moselle, dont les industries étaient en plein progrès (Longwy, Briey, Nancy). En vue de ces exportations, les mines construisirent des ports sur le canal des houillères à Remelfing (Sarre-et-Moselle), près Sarreguemines, en 1902 ; à Rech, près Sarralbe (de Wendel), en juin 1911 ; et sur la Moselle, à Novéant (La Houve). On arriva ainsi à diminuer de moitié environ les prix de transport.

Les ventes des charbonnages lorrains de 1888 à 1912

QUANTITÉS, EN TONNES, DANS LES DIFFÉRENTS PAYS											En %			
Alsace-Lorraine		Allemagne du Sud et Rhénanie		France	Suisse	Luxembourg	Italie	Autriche	Alsace-Lorraine	Allemagne et Rhénanie	France	Suisse	Allemagne	Etrangers
1888..	502.602	34.840	91.190	41.090			1.170		74,9	5,2	13,6	6,1	80,1	19,9
1891..	589.972	45.468	136.292	45.850	2.430			80	71,95	4,75	16,62	5,88	77,49	22,51
1894..	640.159	128.340	114.733	54.490	1.487			50	68,19	13,66	12,21	5,8	81,82	19,18
1897..	640.379	191.530	121.010	59.865	869			440	63,15	18,89	11,93	5,9	82,03	17,97
1900..	703.719	194.626	126.242	48.498	4.800			220	65,27	18,05	11,7	4,51	83,32	16,68
1901..	696.296	172.206	168.086	71.844	3.834	3.461	1.788		62,36	15,78	14,62	6,43	78,14	21,86
1902..	731.417	216.124	172.928	87.915	3.023	3.542	2.271		60,	17,73	14,19	7,21	77,74	22,26
1903..	858.025	320.424	198.539	82.718	2.993	5.905	578		58,4	21,8	13,5	5,6	80,2	19,9
1904..	920.892	379.424	160.093	110.486	2.431	6.042	270		58,22	24,0	10,24	7,	82,22	17,78
1905..	928.250	457.568	158.576	126.533	11.046	1.995	1.075		54,99	27,11	9,4	7,67	82,1	17,90
1906..	1.061.756	507.554	167.457	147.686	22.960	5.057	660		55,5	26,5	8,8	7,7	82,	18,
1907..	1.102.107	536.642	173.329	168.788	18.623	7.430	1.960		54,86	26,71	8,62	8,42	81,57	18,43
1908..	1.217.871	559.962	177.195	178.457	13.001	10.635	5.047		56,3	25,9	8,2	8,2	82,2	17,8
1909..	1.213.402	612.767	193.057	170.231	27.781	4.662	10.317		54,36	27,49	8,64	7,62	81,85	18,15
1910..	1.133.464	853.079	240.124	171.915	32.487	5.085	9.077		46,35	34,89	9,82	7,03	81,24	18,76
1911..	1.289.985	969.076	316.285	189.337	40.721	3.566	7.010		45,87	34,47	11,25	6,59	80,34	19,66
1912..	1.549.634	1.116.686	378.115	221.264	51.020				46,3	33,4	11,3	6,6	79,7	20,3



Quel est le prix de revient de la tonne de charbon lorrain ? Il est pratiquement impossible à déterminer, à cause des modifications qu'il subit de mine à mine, et de ses variations dans le temps. Nous devons donc nous contenter d'indiquer ses éléments et les facteurs qui les déterminent. En général, et indépendamment de la profondeur des galeries qui constitue évidemment un sérieux inconvénient, la plupart des conditions d'exploitation sont favorables : une assez forte inclinaison des couches permettant une exploitation aisée, la possibilité d'utiliser les grès environnants pour obtenir le sable destiné à refermer les mines après exploitation, enfin la proximité des puits.

Par contre, les salaires sont supérieurs à ceux de la Sarre, à certains moments même de 70 pfennigs par journée, soit 17,50 marks par mois, car il importe d'attirer les mineurs en Lorraine où la tradition minière se dessine seulement. Mais le rendement par mineur est plus élevé qu'en Sarre.

*Salaires par journée, abstraction faite de tous frais accessoires
(assurances, etc.), en Sarre et en Lorraine*

EN SARRE

	OUVRIERS DE FOND ET QUALIFIÉS	AUTRES OUVRIERS DU FOND	MOYENNE	SALAIRE NET ANNUEL
1908.....	4,63 M.	3,64	4,04	1.182
1909.....	4,51	3,65	3,91	1.136
1910.....	4,50	3,65	3,97	1.122
1911.....	4,60	3,72	4,06	1.168
1912.....	4,60	3,81	4,06	1.207
1913.....	4,83	3,91	4,22	1.286

EN LORRAINE

	OUVRIERS DE FOND ET QUALIFIÉS	AUTRES OUVRIERS DU FOND	MOYENNE	SALAIRE NET ANNUEL
1908.....	5,32	3,82	4,42	1.272
1909.....	5,07	3,80	4,12	1.222
1910.....	5,06	3,78	4,23	1.230
1911.....	4,99	3,73	4,18	1.240
1912.....	5,16	3,85	4,33	1.325
1913.....	5,27	3,93	4,42	1.325

De même, les mines lorraines sont grevées du « Gewerbesteuer » (impôt industriel) qui ne frappe pas les mines domaniales prussiennes de la Sarre. Au « Gewerbesteuer » s'ajoutent la « Fœrderabgabe », la « Flæchenabgabe » et le « Zusatzsteuer », dont le total est beaucoup plus lourd qu'en Prusse.

Montant du Gewerbesteuer, de 1909 à 1911

	EXTRACTION EN T.	PRIX DE LA TONNE DE CHARBON, EN M.	GEWERBESTEUER EN PF. PAR T.
1909.....	699.368	13,45	10,51
1910.....	722.819	12,28	10,98
1911.....	868.295	11,95	11,94

Des taxes municipales de plus en plus importantes sont exigées par les communes. Elles sont d'ailleurs beaucoup moins lourdes qu'en Sarre ou en Ruhr.

Taxes municipales de 1908 à 1910

MINES	ANNÉES	EXTRACTION EN T.	IMPÔTS MUNICIPAUX	CHARGE EN PF. PAR T.
Sarre et Moselle	1908....	709.900	59.326	8,36
	1909....	744.710	74.578	9,61
	1910....	888.302	100.168	11,38
La Houve	1908....	253.819	12.201	4,8
	1909....	209.005	22.026	8,1
	1910....	290.005	27.400	9,4

Petite-Ros-selle	{	1908....	1.414.553	134.399	9,49
		1909....	1.461.573	123.081	8,42
		1910....	1.541.686	160.752	10,41
Sarre	{	1908....			18,0
		1909....			17,0
		1910....			19,7
Ruhr	{	1885....			3,6
		1891....			9,1
		1907....			16 4
		1908....			18,5

Enfin, des charges sociales diverses grèvent la tonne de houille de Sarc-et-Moselle de 59,41 pfennigs ; de la Houve de 46,13 pfennigs ; de Petite-Rosselle de 50,24 pfennigs ; Ce qui donne une moyenne de 51,93 pfennigs par tonne de charbon en 1912.

Charges des diverses assurances, en pfennigs, par tonne

(La première colonne donne la charge dans chacune des mines et la seconde la moyenne)

	CAISSE DE MALADIE		CAISSE DE PENSIONS	
Sarre-et-Moselle	13,41	} 8,03	18,28	} 17,40
La Houve	5,27		13,26	
Petite-Rosselle	5,41		20,67	

	ASSURANCE-INVALIDITÉ DE L'ENTREPR.		COTISATION CORPORATIVE	
Sarre-et-Moselle	4,10	} 3,94	23,62	} 22,89
La Houve	4,07		23,63	
Petite-Rosselle	3,64		21,52	

Un tableau des prix de vente moyens du charbon lorrain de 1873 à 1919, dans la mesure où il est possible de le dresser, révélera à première vue les variations des prix en été et en hiver. En effet, le charbon lorrain, constitué sur-

tout par des espèces flambantes, peut servir aux besoins industriels et domestiques. Ces derniers étant faibles en été, la demande de charbon ralentit dès février-mars, ce qui entraîne une baisse des prix de 20 à 40 pfennigs par tonne. Par contre, en octobre et en novembre, les prix se relèvent. Cette tendance est absolument générale et on peut toujours la déceler sous les autres mouvements des prix.

Une autre distinction utile est celle des prix de gros et des prix de détail. Les seconds, il est facile de le prévoir, sont extrêmement variables ; c'est ainsi qu'en 1875, ils ont varié de 6,40 marks à 16 marks par tonne. Les prix de gros, d'ordinaire très bas, comme ceux de la Sarre, sont des prix de gros correspondant à des quantités de charbon déterminées, livrables périodiquement pendant une certaine durée. Ces contrats présentent certains avantages pour le producteur, notamment celui de régler l'extraction sur des besoins connus à l'avance, réduisant ainsi l'aléa économique, et d'empêcher des variations brusques de la demande qui désorganiseraient les stocks et les prix. Par contre, ces contrats ont l'inconvénient d'empêcher l'ascension rapide des prix au cas où la demande est renforcée.

Outre le prix de revient, un facteur dont l'influence est essentielle pour la détermination du prix de vente est la concurrence, et en particulier la concurrence des charbons sarrois et westphaliens. Nos prix se règlent sur ceux du charbon sarrois, un peu inférieurs à ces derniers, sauf pour certaines catégories remarquables comme le charbon à gaz de Merlebach. Quant au charbon westphalien, malgré ses grandes qualités, il a le désavantage de venir de loin ; pour venir en Lorraine, il parcourt 325 kilomètres, d'où une surcharge de 5 marks par tonne. La Sarre et la Westphalie nous envoient également du coke ; celui de la Ruhr revient à 15 marks la tonne en 1902, 18,5 marks en 1908 ; le coke sarrois est un peu plus cher : 15,8 marks et 19,90 marks aux mêmes dates. Ces prix élevés poussent à l'exploitation du charbon gras en Lorraine.

Prix moyen du charbon lorrain de 1869 à 1911
(en marks par tonne)

	DE WENDEL	SARRE- ET-MOSELLE	LA HOUE	POUR LES 3	HOUILLE FLAMB. DE SARRE
1869....				8,89	
1871....				11,29	
1873....				12,25	
1874....	10,74	12,05		11,70	
1875....	10,56	9,66		10,36	
1876....				9,35	
1877....				8,40	
1878....	7,92	7,60		7,87	
1879....	7,46	7,00		7,39	
1880....	7,42	7,78		7,48	
1881....	7,51	6,63		7,32	7,70
1882....	7,51	6,36		7,32	7,60
1883....	7,70	6,97		7,56	7,80
1884....	7,82	7,39		7,72	8,20
1885....	7,84	6,89		7,69	7,90
1886....	7,82	6,01		7,53	7,90
1887....	7,60	5,99		7,18	7,60
1888....	7,56	6,89		7,45	7,50
1889....	8,12	8,05		8,11	8,10
1890....	9,88	10,17		9,93	10,70
1891....	9,90	10,48		10,15	10,40
1892....	9,33	9,90		9,43	10,40
1893....	8,52	8,98		8,70	9,90
1894....	7,98	8,34		8,04	9,70
1895....	7,86	10,02		8,18	9,60
1896....	7,87	9,80		8,13	9,40
1897....	8,12	9,83		8,36	9,70
1898....	8,22	10,10	10,00	8,46	9,80
1899....	8,83	9,84	11,47	9,03	10,50
1900....	10,26	12,00	14,32	10,65	11,90
1901....	11,25	16,33	12,98	11,91	12,80
1902....	10,11	13,74	12,56	10,79	12,80
1903....	10,02	10,99	11,40	10,34	12,00
1904....	10,12	10,87	11,88	10,38	
1905....	10,05	11,52	12,17	10,60	
1906....	10,22	11,88	11,39	10,77	
1907....	10,54	13,10	12,63	11,49	
1908....	10,96	14,18	13,76	12,31	
1909....	11,06	12,36	12,94	11,65	
1910....	10,94	12,30	12,49	11,54	
1911....	10,16	11,86	11,46	10,79	

Les gisements charbonniers lorrains sont peu éloignés des gisements de minette et de l'industrie métallurgique lorraine, à laquelle ils fournissent en partie le coke. Aussi a-t-on tendance à combiner les deux ordres d'entreprises, comme nous l'avons déjà indiqué. Si nous comparons les courbes des prix du charbon et du fer, nous constatons qu'elles ne sont pas parallèles, et que les mouvements du fer sont plus nerveux, facteur nouveau venant encore renforcer cette tendance à la réunion des exploitations charbonnières et métallurgiques.

Rapports des prix du charbon et du fer de 1873 à 1908

	Prix max.	Prix min.	Prix max.	Prix min.	Prix max.	Prix min.	Prix max.	Prix min.	Prix max.
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Charbon	1873	1881-82	1889	1887	1891	1894	1901	1903	1908
Fer . . .	1873	1877	1882	1886	1889	1894	1898	1901	1907

D'autre part, des conférences ont eu lieu entre la direction des mines fiscales de Sarre et celles des mines lorraines, en septembre et novembre 1912, en vue d'une entente au sujet des prix. Ces conférences aboutirent à un échec. Quoiqu'il en soit, les mines fiscales commençaient à craindre les mines lorraines dont la production, en perpétuel progrès, venait d'atteindre 25 % de la production sarroise.

Les prix du charbon lorrain qui avaient atteint un maximum en 1873, étaient retombés d'environ 45 % en 1881. Au début du siècle, la tendance générale est à la hausse et cette hausse est encore accentuée pour les charbons lorrains dont la qualité s'améliore grâce au triage et au lavage. En 1908, le prix moyen du charbon lorrain est de 12,21 marks.

III. — LA SITUATION DES OUVRIERS DANS LES HOUILLÈRES MOSELLANES DE 1871 A 1919

Les nombre des ouvriers augmente durant cette période, conformément à l'essor général des houillères. En 1869, on comptait 2222 ouvriers ; en 1900 ils étaient 5747. Vers 1914, il y en avait environ 17.000 dont 9.000 dans l'entreprise de Wendel, 6.000 dans celle de Sarre-et-Moselle, 2.000 à La Houve. Vers 1907-1908, on estimait qu'il y avait pour 1.000 mineurs, 2.094 femmes et enfants de mineurs, alors qu'en Sarre il y en avait 2.726. Pourquoi cette différence ? Parce qu'en Sarre, le nombre des ouvriers mariés était plus considérable en raison de la proportion plus faible des étrangers. Au total, on estime qu'en 1913, 52.000 personnes environ vivent du charbon en Lorraine.

L'entreprise de Wendel n'avait guère à souffrir du manque d'ouvriers, étant donné la lenteur et la continuité de son développement et la proximité de la vallée de la Sarre, région à forte densité démographique ; enfin, de fortes traditions minières se sont peu à peu constituées dans les familles au service de cette entreprise. Pour cette raison également, et à cause de l'attachement pour l'entreprise, qui en résulte, les conflits sociaux étaient relativement rares. Un certain nombre de familles avaient leurs maisonnettes avec leurs jardins ; la société consentait en outre des prêts pour la construction de maisons. Enfin, beaucoup d'ouvriers venaient de la vallée de la Sarre pour le jour ou pour la semaine, et retournaient périodiquement dans leur famille, en amont jusque vers Sarreguemines, en aval jusqu'à Merzig.

A La Houve, les conditions étaient différentes. La croissance rapide de la mine avait attiré un grand nombre d'étrangers. Le même phénomène s'est produit avec plus de vigueur encore à Sarre-et-Moselle, dont le nombre d'ouvriers a quadruplé de 1900 à 1914, alors que celui de de Wendel doublait seulement pendant la même période.

Nombre d'ouvriers et d'employés dans les diverses entreprises

	DE WENDEL	SARRE-ET-MOS.	LA HOUE	METZ	TOTAL
1856....					222
1869....					2,222
1876....	1.969	616			2.585
1880....	2.396	660			3.056
1884....	2.731	480			3.211
1888....	2.815	598			3.413
1892....	3.420	684			4.104
1896....	3.955	769			4.724
1900....	4.268	979	500		5.747
1901....	4.521	1.663	695		6.881
1902....	4.259	1.739	933		7.570
1903....	4.773	2.623	1.036		7.189
1904....	4.826	2.808	1.135		8.769
1905....	4.888	2.436	1.173		8.491
1906....	4.977	2.704	1.296		8.977
1907....	5.536	3.600	1.298		9.834
1908....	6.153	3.731	1.351		11.235
1909....	6.615	3.776	1.431	172	11.988
1910....	6.976	4.054	1.476	514	13.020
1911....	7.204	4.625	1.597	184	13.570
1912....					14.000
1913....					17.000

La Lorraine, pays essentiellement agricole et par conséquent riche, ne pouvait fournir tous ces ouvriers, le paysan quittant difficilement la terre pour la mine. D'autre part, les mineurs que l'on attirait de Westphalie, de Saxe, de Bohême, de Hongrie, exigeaient de hauts salaires. En 1911, sur 13.886 mineurs, on comptait 847 étrangers, soit 6,3 %, surtout des Austro-Hongrois et des Italiens. A Sarre-et-Moselle, le pourcentage des étrangers montait à 18-20 % (et dans ces chiffres ne sont pas compris les Allemands venus de Sarre, de Westphalie ou de Saxe) ; on les logeait à Freyming et à Merlebach. Dans la région métallurgique lorraine, il y avait un pourcentage encore bien plus considérable d'étrangers, de 35 à 50 %, car le travail métallurgique exigeait moins de connaissances techniques.

En raison du grand nombre d'étrangers ou d'Allemands, la population ouvrière est fort instable. Les mineurs

vont et viennent, attirés par les régions où les salaires sont les plus élevés, attirés aussi pour la même raison par d'autres branches de l'industrie. En 1907, cette instabilité atteignit un maximum, car cette année correspond à un paroxysme dans l'évolution cyclique de l'économie, donc à un maximum de la demande de main-d'œuvre, à une course vers les hauts salaires.

Fluctuations des ouvriers de 1904 à 1911

	NOMBRE MOYEN D'OUVRIERS	OUVR. NOUVEAUX		DÉPARTS D'OUVR.		% DES OUVRIERS FIXÉ
		CHIFFRE ABSOLU	POUR- CENTAGE	CHIFFRE ABSOLU	POUR- CENTAGE	
1904....	8.769	2.642	30	2.198	25	45
1905....	8.491	2.634	31	2.250	26	43
1906....	8.977	3.865	43	2.592	28	29
1907....	9.834	5.275	53	4.135	42	5
1908....	11.235	5.522	49	4.018	35	16
1909....	11.816	4.887	41	3.769	32	27
1910....	13.020	5.228	40	4.015	30	30

Les mines attiraient des mineurs étrangers ; il fallait les loger, d'autant plus qu'elles s'efforçaient dans une certaine mesure de créer une race d'ouvriers liés à la mine par des liens autres que des liens de pur intérêt. Les logements devaient donc présenter certains avantages, certaines commodités.

C'est ainsi que l'entreprise de Wendel, à Petite Rosselle d'abord, entre Petite-Rosselle et Forbach ensuite, dans un paysage charmant, construisit 1150 maisons pour 1229 familles, le quart environ de ses ouvriers et employés. A partir de 1904 apparaît la Cité Wendel qui est le groupe le plus important de constructions de cet ordre.

La Houve construisit entre Creutzwald et la gare la colonie « Neuland », gaie et souriante, où chaque logement comporte au moins deux chambres, une cuisine, une cave, une étable et 130 mètres carrés de jardin. Elle a également

aménagé des logements de trois et quatre pièces, qui ont eu moins de succès auprès des ouvriers.

Sarre-et-Moselle a édifié à Carling cinq grandes colonies : Aspenhubel, Schacht III, Merlebach, Hochwald, Freyming, dont les trois dernières surtout donnent l'impression des corons ou cités industrielles, avec leurs rues monotones désignées par des lettres.

Enfin la mine Metz construisit une colonie près de Folschwiller.

Des coopératives s'organisaient pour subvenir aux besoins des familles ouvrières. La coopérative de la colonie Aspenhubel avait une boulangerie et une boucherie. A La Houve et au puits II de Sarre-et-Moselle on installa des cantines où les ouvriers pouvaient se procurer à bon compte du café, du lait, de la bière.

En 1912, il y avait quatre hôpitaux, avec 174 lits, hôpitaux construits aux flancs des coteaux, dans une situation particulièrement agréable et hygiénique. Sarre-et-Moselle construisit en outre un nouvel hôpital à Hochwald. La même société occupait également des sœurs pour soigner à domicile les malades et les femmes enceintes, pour apprendre à coudre et à cuisiner aux filles des mineurs. Petite-Rosselle (de Wendel) possédait deux maisons d'associations ouvrières, quatre salles d'asile, une école pour jeunes filles et une école de perfectionnement à l'usage des jeunes gens ayant plus de 14 ans. Sur 21 classes d'école à Petite-Rosselle, 16 étaient installés dans les bâtiments de la mine, 11 étaient dirigées par des instituteurs appointés par la mine. Plusieurs églises ont été créées par la mine.

Il existait également des dortoirs aux mines de Wendel (3 maisons, 500 lits), à Sarre-et-Moselle (5 maisons, 270 lits), à la mine de Metz (1 maison, 60 lits). Beaucoup de mineurs venaient en effet, soit de l'étranger, soit de l'intérieur de l'Allemagne, soit de la Sarre toute proche. Pour ceux-ci, d'excellentes relations par chemin de fer étaient

aménagées à bon compte entre les mines et les localités d'origine ; d'accord avec l'administration forestière, on avait tracé des chemins forestiers à peu près rectilignes à l'usage des mineurs (« Bergmannspfade »). Ceux qui restaient toute la semaine à la mine et ne retournaient pas chez eux, logeaient dans les dortoirs ou couchaient chez des camarades (9,7 % en 1912), malgré les inconvénients hygiéniques et moraux qui en résultaient.

Le nombre des absences, excessif à Sarre-et-Moselle, était à peu près normal à Petite-Rosselle et à La Houve. Bien entendu, les absences entraînaient une diminution des salaires et une diminution du rendement de la mine ; elles avaient lieu surtout après la paie et au moment des kermesses si nombreuses en Lorraine orientale. En 1911, selon le rapport du service des mines, on constatait 199.000 absences non excusées et 134.000 absences dues à la maladie.

Le mouvement syndical était faible, malgré le nombre croissant d'ouvriers prolétaires ayant rompu tout lien avec la campagne ; syndicats chrétiens aussi bien que syndicats sociaux-démocrates avaient des effectifs réduits. La loi du 8 décembre 1909 vint rendre obligatoires les conseils ouvriers qui existaient dès avant la loi à Sarre-et-Moselle et à Petite-Rosselle ; la loi n'intéressait donc que La Houve. Ces conseils ouvriers, élus par des ouvriers, pouvaient déposer des plaintes et des desiderata auprès des patrons ; ils représentaient la totalité des ouvriers d'une mine.

Dans l'évolution de la législation et de l'organisation des assurances sociales, on peut distinguer quatre périodes : la première, continuation de la période française, dure jusqu'en 1873 ; une seconde période s'ouvre avec la fameuse loi minière d'Alsace-Lorraine du 16 décembre 1873, et dure jusqu'en 1883 ; la troisième est comprise entre 1883 et 1889 ; et la quatrième s'ouvre en 1889 pour durer jusqu'à la fin de la domination allemande.

Les articles 15 et 16 du décret de 1813 décidaient que la mine devait avoir un médecin particulier et une pharmacie contenant les médicaments nécessaires. Ces dispositions étaient insuffisantes, et mineurs et patrons constituèrent de leur propre chef des « caisses de secours ». C'est ainsi qu'en 1859, la « Société des Houillères de Stiring » avait créé une caisse de secours sur le modèle de celles qu'on trouvait dans les mines de la Sarre. Elle servira à son tour de modèle aux caisses qui se créeront dans la suite en Moselle. Ses membres sont les ouvriers et les employés de la mine ; à sa tête se trouvent un directeur technique, président ; un chef de bureau commercial, un médecin, deux ingénieurs, un maître-mineur, un contremaître, deux mineurs. Les décisions de ce comité directeur deviennent exécutoires avec l'assentiment du directeur général. Les revenus de la caisse sont constitués par les apports des ouvriers (2 % des salaires) et les apports de la direction (1/3 de l'apport des ouvriers). La caisse avait à l'origine simplement le caractère d'une caisse de maladie : chaque membre recevait gratuitement l'assistance médicale et touchait les médicaments. Elle payait également des secours pour soigner les enfants des mineurs et les femmes enceintes ; enfin l'ouvrier malade touchait par jour une somme allant de 40 centimes à 1 franc ; marié, il touchait 25 centimes en plus. La caisse organisa aussi une sorte d'assistance-vieillesse : l'ouvrier ayant travaillé de façon ininterrompue à Rosselle pendant quinze ans recevait une rente jusqu'à sa mort ; en cas de mort, le cercueil était livré par la mine en plus d'une petite somme allant de 6 à 12 francs. Enfin, elle organisa une assurance-décès pour la veuve et les orphelins. Dans tous les cas où l'ouvrier succombait par accident, quelle que soit la durée de son service dans la mine, la veuve touchait 10 francs par mois, et en plus 5 francs pour tout garçon jusqu'à 14 ans, 3 francs pour toute fille jusqu'à 12 ans.

A Carling il existait également une caisse de secours,

mais elle n'organisa qu'une assurance-maladie et une assurance-décès, non une assurance-accidents.

Vint la loi minière du 16 décembre 1873 dont le titre III rendit les caisses d'assurances obligatoires et leur donna la personnalité morale. Leurs attributions seront au moins celles de la caisse de Rosselle, l'apport patronal devra être d'au moins la moitié de celui des ouvriers. Progressivement, les caisses existantes évoluèrent vers le type qui leur était imposé ; en attendant, elles furent désignées par le nom de « freie Kranken-und Pensions-Kassen ». En tout cas, aucune pression administrative ne fut exercée pour hâter cette évolution. Laissant aux caisses existantes le soin d'assurer contre la mort et contre la maladie, le gouvernement tendait à se réserver l'assurance-invalidité qui devait, dans sa pensée, incomber à une grande caisse pour tout le « Reichsland », l'Alsace-Lorraine ; il en était de même pour les rentes à verser aux veuves et aux orphelins ; on estimait en haut lieu que le paiement de rentes durables dépassait les possibilités des diverses caisses particulières, notamment en cas d'accident très grave ; on craignait que la gestion financière de la caisse ne risquât d'être désorganisée par d'éventuelles sorties massives d'argent. C'est ainsi que l'explosion de L'Hôpital, du 5 juillet 1876, qui fit 50 morts et 36 blessés graves, réduisit la fortune de la caisse de secours de Carling de 58.437 marks (1876) à 39.467 marks (1878). Les propriétaires des mines étaient adversaires toutefois de l'établissement de quelques grandes caisses, et invoquèrent pour étayer leur thèse, plusieurs arguments :

1° il serait injuste d'établir une seule caisse pour les mines de charbon et celles de fer, parce que le nombre des accidents est plus élevé dans les mines de charbon ; par conséquent les cotisations payées par les ouvriers des deux catégories de mines bénéficieraient en définitive presque uniquement aux mineurs des mines de charbon :

2° les anciennes caisses, d'importance restreinte, assureraient une collaboration étroite entre patrons et ouvriers, évitant les heurts et les conflits sociaux ;

3° certaines maisons, notamment la maison de Wendel, invoquaient leur sollicitude particulière pour les œuvres sociales et n'entendaient pas, disaient-elles, se contenter de verser simplement leur obole à une grande caisse.

Devant cette opposition, le gouvernement céda et abandonna ses vues.

La loi d'Empire du 15 juin 1883 impose aux deux mines en activité la création de caisses de maladie à partir du 1^{er} janvier 1885 ; elles ne seront plus contrôlées par le « Bergmeister » (ingénieur des mines), mais par le « Kreis-direktor » (sous-préfet). Les revenus de cette caisse seront constitués pour les 2/3 par une participation des ouvriers (1,5 % de leur salaire), et pour le dernier tiers par une participation des patrons.

La loi du 6 juillet 1884 crée l'obligation pour le propriétaire de la mine de prendre à sa charge exclusive les dépenses résultant des accidents arrivés à la mine. Les deux mines lorraines en activité entrent alors dans la « Deutsche Knappschaftberufsgenossenschaft » (section Bonn) qui se charge de cette assurance.

Donc les caisses locales s'occupent exclusivement de l'assurance vieillesse et de l'assurance-invalidité qui accordent aux ouvriers âgés ou invalides une rente viagère, paient les frais de maladie, fournissent une aide pécuniaire en cas de décès, une rente à la veuve jusqu'au remariage, s'il y a lieu, et aux orphelins jusqu'à 14 ans.

Enfin, une loi du 22 juin 1889, crée, à côté des caisses existantes, une « Landesversicherungsanstalt für Elsass-Lothringen » chargée d'assurer les ouvriers contre la maladie et l'invalidité. Les caisses des mines prennent ainsi un caractère accessoire.

En application de cette loi, Sarre-et-Moselle fit payer

à ses ouvriers des cotisations supérieures, mais ils toucheront, le cas échéant, les sommes que payaient les anciennes caisses en plus des rentes versées par l'organisme nouveau. Petite-Rosselle se rallie à ce système, après avoir eu recours un certain temps à un autre procédé : les ouvriers de Rosselle avaient payé des cotisations moindres à la caisse de Rosselle qui ne leur versait en retour que des rentes correspondant à la différence entre ce qu'elle versait autrefois et ce que verse le nouvel organisme.

Peu à peu, le montant des rentes croissant sans cesse, les dépenses des caisses dépassèrent les recettes. On majora en conséquences les apports, surtout ceux des patrons qui représentèrent, après 1900, 50 % du total.

Le 1^{er} novembre 1899, une caisse est ouverte à Creutzwald, pour La Houve. Enfin, le 1^{er} avril 1907, on crée la « Allgemeine elsasslothringische Knappschaftsverein » à laquelle devront appartenir toutes les mines n'ayant pas leur propre caisse ; y entra, parmi les houillères mosellanes, la seule mine « Metz ». Le 1^{er} janvier 1908, à la suite d'une modification des statuts de la caisse de « Sarre-et-Moselle » de Carling, celle-ci accepte comme membres non plus seulement les ouvriers et les petits employés, mais aussi les employés techniques et commerciaux supérieurs, conformément aux usages adoptés en Ruhr et en Sarre. Le 1^{er} avril de la même année, par une nouvelle modification, et en vue d'assurer la liaison avec l'ensemble du système des assurances en Allemagne, on décide que tout mineur ayant fait partie d'une caisse légale allemande reconnue, est considéré comme ayant appartenu pendant cette période à la caisse de Sarre-et-Moselle. Enfin, toujours en 1908, les caisses des trois mines lorraines entrent dans la « Allgemeine Deutsche Knappschaftsverband ». En ce domaine, l'assimilation avec le régime allemand était réalisée.

TABLEAUX

I. — Situation des caisses des houillères lorraines en 1910

	DE WENDEL	SARRE-ET-MOS.	LA HOUVE
Invalides ayant droit à une rente	773	182	15
Nombre d'ouvriers ayant droit à une rente-vieillesse	2	—	—
Veuves recevant une rente	493	120	6
Orphelins recevant une rente	376	89	20
Membres	7.418	4.172	1.435

Fortune des trois caisses lorraines en 1910 : 3.625.000 mks (4.332.420 marks en 1911).

Revenus (cotisations, amendes, intérêts) : 1.176.500 marks.

Dépenses (rentes, frais de funérailles, maladie) : 501.725 marks.

Actif au bilan : 674.775 marks.

II. — Salaires moyens annuels des ouvriers après déduction des charges sociales

	EN LORRAINE	EN SARRE
1905.....	1.122,31	1.114
1906.....	1.181,76	1.146
1907.....	1.260,14	1.185
1908.....	1.272,24	1.182
1909.....	1.221,64	1.136
1910.....	1.230,10	1.122
1911.....	1.249,28	1.168

III. — Tableau des charges sociales des mines

	1 9 0 8			1 9 0 9		
	DE WENDEL	S.-ET-M.	LA HOUVE	DE WENDEL	S.-ET-M.	LA HOUVE
Extraction	1.414.553	709.900	253.820	1.461.573	774.710	269.088
Nombre d'ouvriers	6.153	3.731	1.351	6.615	3.770	1.431
Versements à : (en marks)						
C. maladie	73.153	101.075	13.573	80.682	101.758	14.434
Unfallberuts- genossensch.	272.571	162.788	53.706	347.056	192.730	68.469
Reichsinvaliden- versicherung	50.398	31.163	10.387	53.846	31.412	11.171
Knappschaftsverein	287.038	140.836	34.096	304.636	135.773	36.220
Total	683.159	453.862	113.762	786.220	461.673	130.262
Par tonne : (en marks)						
de chaque mine....	0,482	0,639	0,448	0,531	0,595	0,484
des trois mines		0,523			0,536	

I 9 I 0

	DE WENDEL	S.-ET-MOS.	LA HOUVE
Extraction	1.541.686	888.302	290.005
Nombre d'ouvriers	6.976	4.054	1.476
Versements à : (en marks)			
C. maladie	85.162	116.310	14.865
Unfallberufs- genossensch..	330.955	204.958	67.121
Reichsinvaliden- versicherung..	56.748	35.695	11.565
Knappschaftsverein . .	321.591	156.979	37.470
Total	794.456	513.942	131.031
Par tonne : (en marks)			
de chaque mine	0,515	0,875	0,451
des trois mines		0,512	

Note : En Ruhr, ces charges étaient bien supérieures. Ainsi, en 1908, par tonne : 0,754 marks.

Le sort du mineur est particulièrement dur et sa famille se trouvait exposée à la misère en cas d'accident ou de maladie ; aussi des œuvres privées se sont-elles organisées à côté des caisses officielles. C'est ainsi qu'à La Houve et à Sarre-et-Moselle, on a créé des caisses spéciales à l'administration desquelles les ouvriers collaborent. Leurs revenus sont les intérêts des capitaux, les amendes, de menues parties des salaires. En 1911, leur fortune s'élevait à 43.341 marks. Les ouvriers ont créé des caisses eux-mêmes à Creutzwald, Porcellette, Marienau, Stiring.

IV. — LÉGISLATION MINIÈRE

Distincte de la législation minière française qui avait permis le développement puissant des mines alsaciennes-

lorraines (notamment des mines de fer), au cours du XIX^e siècle, en aménageant des conditions très favorables au concessionnaire et en autorisant la formation de concessions très étendues, la loi allemande de 1873 fixait à l'étendue de la concession un maximum de 200 hectares, obligeant ainsi les sociétés exploitantes à racheter les parcelles d'un grand nombre de concessionnaires.

Les lois françaises furent supprimées en Alsace-Lorraine le 1^{er} avril 1874 ; seules les dispositions relatives au brevet ouvrier et au certificat subsistaient. La loi allemande qu'on substitua à cette législation française était la reproduction presque textuelle de la loi minière prussienne de 1865, qui s'était efforcée, selon les termes de MM. Kohlmann et Jahns, d' « unir les avantages de la loi minière française avec les principes éprouvés du droit minier allemand et prussien » ; les prérogatives attachées à la propriété minière vont être celles de la propriété foncière ; par contre la loi allemande consacre, en opposition avec nos principes, la prééminence de l'inventeur. L'administration n'est plus libre d'accorder la concession à qui elle veut, mais elle est obligée de l'accorder à l'inventeur s'il en fait la première demande ; ce droit de préférence ne joue d'ailleurs que sous certaines conditions :

1^o Réalisation de certaines conditions de forme ;

2^o Justification des installations par l'étendue correspondante du gisement.

3^o Sauvegarde des droits des tiers, notamment de ceux qui possèdent déjà une concession dans le même rayon.

L'étendue de la concession est de 200 hectares (218,9 ha puis 220 ha, selon la loi prussienne). Les frais et les charges étant faibles, on cherche par là à encourager l'esprit d'entreprise. De plus, aucun point de la concession ne peut être éloigné de plus de 2000 mètres du lieu de la découverte, afin d'éviter que les concessions n'aient la forme

de longs couloirs (« Kegelbahnen ») ; on ne trouve rien de tel dans les lois bavaroise et prussienne.

Dans les six premières semaines de la demande, la concession ne reçoit pas encore sa forme définitive. Durant cette période joue la notion de « Schlagkreis » (zone d'incidence) : tout point de territoire dans un rayon de 2000 mètres peut éventuellement être englobé dans la concession ; au bout de cette période seulement la forme définitive de la concession est fixée. En pratique, on réussit à tourner la loi : le concessionnaire, six semaines après sa demande, y renonce, et fait immédiatement une nouvelle demande. On arrive ainsi à perpétuer la menace du Schlagkreis pendant des années (Titre II, § 4-40).

Il n'y a pas de cahier de charges, pas de redevance à fournir au propriétaire du sol. La direction et la surveillance de l'entreprise sont aux mains de techniciens que l'on indique nominalemeut à l'administration des mines et qu'elle reconnaît éventuellement après enquête.

Quant aux prérogatives du concessionnaire, il y a progrès par rapport à la loi de 1810, car il obtient un droit d'expropriation plus étendu que celui prévu par la loi française. Le « droit d'occupation » du concessionnaire, selon la loi de 1810, ne permettait à ce dernier que d'occuper des terres étrangères à l'intérieur du champ de sa concession, et uniquement pour les besoins immédiats de l'entreprise ; ce droit ne lui était pas accordé pour la construction de chemins, de voies ferrées et de canaux ; de plus, il devait verser au propriétaire une indemnité égale au double de la valeur de la terre cédée. Au contraire la loi allemande (§ 115, E.L. B. Cr.) oblige le propriétaire d'un terrain à le céder au concessionnaire, même si ce terrain est en dehors de l'étendue de la concession, à condition que le concessionnaire en ait besoin pour établir des hangars, des terrains de stockage, des chemins de fer, des canaux, des constructions ouvrières ou des constructions d'exploitation. Si la cession n'avait pas lieu à ti-

tre amiable, on mettait en œuvre la procédure d'expropriation qui serait close par une décision commune de l'autorité de la mine et du « Kreisdirektor ». Le seul recours contre le montant de l'indemnité déterminée serait le recours de droit commun.

Les dispositions relatives à la fin de la concession par renonciation ou retrait forcé se sont avérées insuffisantes, de même qu'en Prusse. Contrairement aux lois françaises de 1820 et de 1838 (27 avril), il n'y a plus possibilité d'expropriation pour cause de sûreté publique ou en raison des nécessités de la consommation.

Au point de vue administratif, le Chancelier d'Empire dirige de haut nos mines et charge l'« Oberbergamt » de Bonn de la besogne ordinaire. La loi du 1^{er} avril 1874 institua le « Bergmeister » qui correspond à notre ingénieur des mines. Il surveille la conservation des puits, la solidité des travaux, celle des bâtiments de la surface, les travaux en général et la situation des ouvriers. Il est subordonné à l'« Oberpraesident », et, plus tard, au ministère de l'intérieur (section de l'« Oberbergbehoerde »). Dans certains cas, celle-ci fait office de première instance ; appel est alors possible devant le Chancelier d'Empire. Les pouvoirs du « Bergmeister » sont plus grands en Alsace-Lorraine qu'en Prusse. Notamment (§ 174 et 175), il a le droit de prendre des dispositions de police ; il intervient dans l'établissement des rôles pour les impôts. Il est assisté de divers fonctionnaires : un secrétaire, un assistant technique occupant une situation légèrement supérieure à celle du « Einfahrer » prussien. Chaque « Bergmeister » exerce son contrôle sur un « Bergrevier ». Les deux « Bergmeister » alsaciens-lorrains de Metz et de Strasbourg se voient adjoints plus tard, en raison du développement des bassins houiller et ferrifère, deux nouveaux collègues résidant à Sarreguemines et à Thionville.

Quant aux effets pratiques de la loi minière allemande de 1873, rien ne saurait mieux les indiquer que le tableau suivant :

	NOMBRE DE CONCESSIONS DE CHARBON	NOMBRE DE CES CONCESSIONS EN ACTIVITÉ	SURFACE DE CES CONCESSIONS	SURFACES EXPLOITÉES
1872....	15	3	244,4	83,2
1882....	13	3	258,7	179,5
1892....	21	2	275,6	179,5
1902....	39	3	309,1	196,8
1907....	71	3	374,5	221,5
1908....	125	4	482,5	223,5
1909....	130	4	496,5	223,5
1910....	134	4	500,6	223,5
1911....	135	4	499,1	223,5

Ce qui est frappant dans ce tableau, c'est la disproportion entre le nombre des concessions accordées, et le petit nombre de celles exploitées ; ce petit nombre s'explique par trois considérations : d'abord, la difficulté d'exploitation, le charbon étant situé à de trop grandes profondeurs, et les meilleures exploitations se trouvant déjà en mains ; ensuite, l'impossibilité pratique de créer une exploitation sur un champ de mine n'ayant que 200 ha ; enfin le jeu des spéculations.

En pratique, les choses se passaient ordinairement de la manière suivante : une société entreprend un forage d'une profondeur d'environ 1000 mètres, avec les capitaux prêtés par une banque telle que la « Schaffhausensche Bankverein », en tenant compte que les frais sont d'environ 200 marks par mètre ; ensuite, elle cède ces terrains à une société minière qui paie bien ; cette dernière, grâce aux dispositions relatives au « Schlagkreis », va dominer toute la région en se contentant d'acquérir des puits tous les 4 kilomètres, empêchant ainsi les tiers de venir acquérir à leur tour de nouvelles concessions. Prenons l'exemple du puits d'Oberdorf, dans le « Kreis » de Boulay : la demande de concession est présentée le 12 décembre 1900 par la « Internationale Bohrgesellschaft » ; la concession accordée, elle la garde jusqu'au 10 juillet 1901, par le jeu des renonciations et des nouvelles demandes^e ; à cette date la concession

passa aux « Eisen-und Stahlwerke zu Voelklingen » (Roehling), pour retourner à la « Internationale Bohrgesellschaft » le 27 avril 1906, qui la cède encore à la « Internationale Kolhenbergwerke A.-G. » de Saint-Avold. Cependant les dividendes de la « Internationale Bohrgesellschaft » sont impressionnants :

1902.....	75 %
1903.....	45 %
1904.....	100 %
1905.....	500 %
1906.....	500 %
1907.....	100 %

Contre la fièvre des forages, on eut d'abord recours aux procédés fiscaux. Devant leur impuissance, la loi du 22 juin 1907 prit les dispositions suivantes :

1° pour la durée d'un an, on n'accorderait de concession nouvelle que si les travaux de recherches avaient vraiment commencé avant le 10 février 1907 ou si la concession demandée était située à l'intérieur du « Schlagkreis » d'un forage ;

2° toute renonciation à concession était réputée définitive, disposition un peu tardive puisque la plupart des régions de potasse ou de charbon étaient entre les mains de diverses sociétés ;

3° sur demande expresse du « Landesausschuss » d'Alsace-Lorraine, le droit de timbre exigé lors d'une cession de concession passait de 1000 à 5000 marks.

Cette loi ne resta qu'une année en vigueur, après quoi la loi du 14 juillet 1908 reprit l'ancienne politique fiscale, qui porta le droit de timbre à 8000 marks pour les concessions de sel et de charbon.

Vint enfin la loi du 25 juin 1913 qui marqua un retour aux anciens principes français. Elle fut décidée sous l'influence de la loi minière belge, fortement influencée

elle-même par la loi française, et sous celle de la loi minière luxembourgeoise qui avait évolué selon les principes suivants : de 1874 à 1912, on accordait une concession contre le paiement d'une redevance de 750 puis de 800, puis de 1000 francs par hectare ; la loi du 15 octobre 1912 vint donner la concession au mieux-offrant (vente aux enchères), excellent procédé au point de vue fiscal, puisque, le 4 février 1913, on atteignit une moyenne de 2104,16 francs par hectare. La loi wurtembourgeoise avait, elle aussi, évolué en ce sens. Aux termes de la loi du 25 juin 1913, seul l'Etat pourra accorder des concessions nouvelles, par l'intermédiaire de la « Oberbergbehoerde », après consultation de la « Bergbaukommission » ; même disposition pour les autorisations de recherches. La Bergbaukommission doit se réunir au moins une fois l'an pour s'occuper de toutes les questions minières. Elle est composée de 19 membres dont un président, un vice-président, trois membres désignés par la Chambre des Députés (Reichstag) et six membres (trois patrons et trois ouvriers ou employés) désignés par les associations d'assurances ouvrières.

Si les exploitants manifestent une indolence trop sensible dans la mise en valeur de la concession, elle peut leur être retirée.

Esquissons en quelques pages les traits essentiels de l'évolution de la législation minière fiscale allemande. La loi minière fiscale du 16 décembre 1873 avait maintenu le système français, dont elle diminua toutefois les tarifs. L'imposition française comprenait une redevance fixe de 10 fr. par kilomètre carré de concession (art. 34) et une redevance proportionnelle de 5 % du revenu (en Belgique on ne demandait que 2 %). De plus, le décret du 6 mai 1811 avait encore ajouté une imposition supplémentaire de 3 % et un décime additionnel. On conserva cette tarification en 1873 « parce que les principes de la législation fiscale française s'étaient consolidés par un long usage... De même les

désirs des intéressés ne tendaient pas à écarter définitivement les dispositions établies, mais aspiraient simplement à une réduction de la redevance proportionnelle à 2 % du revenu ». Cette redevance fut de fait abaissée à 2 %, et, de plus, on rendit possible l'établissement d'un abonnement de 5 ans, accordé par le Bergmeister. Comme le droit français ne considérait par les mines comme exploitation commerciale, elles échappèrent à la taxe de la loi du 8 juin 1896. Les centimes additionnels en faveur des communes continuèrent à subsister.

En 1906, on élève le taux de la redevance fixe, espérant pousser par là à l'exploitation de nombreuses concessions délaissées. De même, comme nous l'avons déjà indiqué, on s'applique à augmenter le droit de timbre afin d'éviter le grand nombre de mutations.

En 1908, on introduisit enfin dans la fiscalité minière le « *Gewerbesteuer* » (impôt industriel) de la loi de 1896 ; cette disposition qui visait uniquement à gonfler les revenus de l'Etat, fut de très mauvaise politique minière : la création d'exploitations nouvelles ralentit sensiblement.

Le droit de timbre augmentait dans des proportions formidables : de 100 marks en 1897 (sauf pour les mines de fer et de sel, pour lesquelles il était respectivement de 1000 et de 500 marks), il monte à 1000 marks conformément à la loi du 22 juin 1907, à 8000 marks par la loi du 14 juillet 1908. On exige de plus 10 marks pour la première concession, 20 marks pour le premier renouvellement, 30 marks pour le second, 10 pour les suivants.

La redevance fixe par hectare monte de 10 centimes à 50 pfennings (en 1906), alors qu'au Luxembourg, on n'en payait que 20, et 27 en Belgique.

La loi du 14 juillet 1908 et celle du 28 mai 1913 ajoutent encore des centimes additionnels au profit des communes et des départements, et un droit de 5 % pour couvrir les défauts de paiement. En 1907, pour 283.270 hectares concédés en Moselle, on estimait le montant annuel des

centimes départementaux et communaux à 140.000 marks. Aussi renonça-t-on à des concessions pauvres, de sorte qu'en 1911, la surface totale des concessions était tombée à 231.430 hectares. Mais la production avait à peine augmenté.

Le non-paiement de la redevance fixe au cours de deux ans est d'ailleurs sanctionné par le retrait de la concession prononcé par la « Oberbergbehörde », à condition qu'elle ne soit pas exploitée, et après un double avertissement.

La loi de 1908 introduit une grande innovation par rapport à l'ancienne législation française en remplaçant la redevance proportionnelle par une patente sur les possibilités économiques de l'entreprise, et en installant une « Foerderabgabe » sur le prix de vente moyen des minerais. Le danger de ces principes nouveaux réside dans leur manque de souplesse, car ils ne tiennent aucun compte des différences d'exploitation, et des divergences de dépenses qui en résultent.

En 1912, l'indice des impôts miniers en Alsace-Lorraine est de 110 contre 76 en France.

Augmentation du rendement des impôts de 1903 à 1913

RENDEMENT DE 1913 PAR RAPPORT A 1903 :

Minette	1.100 %	— rapport des productions :	200 %
Houille	600 %	— » » »	240 %
Bitume	400 %	— » » »	150 %
Salines	270 %	— » » »	100 %

Voici quelques indications sur l'état des divers impôts vers la fin de la période allemande :

1° Grund und Gebäudesteuer (impôt immobilier). — En 1910 : 1,67 pfennings par tonne. Il rapporte au total à l'Etat (pour nos trois mines) : 18.602 marks ; et aux communes et au département : 29.315 marks.

2° *Gewerbesteuer* (patente). — Elle remplace la redevance proportionnelle. Celle-ci rapportait à l'Etat, en 1908, au titre de Sarre-et-Moselle : 1.235 marks à l'Etat ; aux départements et communes : 1.599 marks ; soit 0,3 pfennig par tonne de charbon. En 1909, la patente rapportait 50.507 marks à l'Etat, et 81.382 marks aux départements et communes, soit 10 pfennigs par tonne. Cet impôt est perçu selon les possibilités de revenu (*Ertragsfaehigkeit*), selon le chiffre que l'on peut considérer comme le revenu annuel normal, abstraction faite des frais.

3° *Verkehrsteuern* (droits de mutation), qui existent depuis la loi du 14 novembre 1904, perçus sur la circulation des biens (ventes, hypothèques, etc). En 1910, ils rapportent 48.091 marks pour les trois mines, dont 35.893 pour Sarre-et-Moselle qui avait procédé à une émission d'obligations.

4° Un impôt particulier aux sociétés de capitaux (impôt sur les biens de mains-morte) ne touche que Sarre-et-Moselle et la Houve ; depuis la loi du 1^{er} avril 1910, il correspond à 40 % du « *Gebaeudesteuer* », 40 % du « *Kapitalsteuer* », 90 % du « *Grundsteuer* ».

5° *Flaechenabgabe* (redevance fixe). — Elle représente somme toute, peu de chose (3,1 % du total).

6° *Foerderabgabe*, impôt perçu sur le prix moyen de vente du charbon en Lorraine : 1,12 % de ce prix en 1910, 1,5 % en 1913. Cet impôt frappe spécialement les mines. Conrad, dans sa « *Finanzwissenschaft* », le critique vivement : « Il n'y a certes pas lieu actuellement à une imposition exceptionnelle des mines. Comme précisément le revenu net des mines est fort variable, et qu'il faut souvent travailler très longtemps avant d'atteindre un tel revenu net, même lorsqu'il y a un revenu brut appréciable, il est prodigieusement injuste et dur de lever un impôt sur le revenu brut ». (*Zu einer exzeptionellen Besteuerung der*

Bergwerke liegt unzweifelbar ein Grund in unserer Zeit nicht vor. Da gerade bei dem Bergbau der Reinertrag ausserordentlich schwankend ist und oft lange gearbeitet werden muss, bis ein Reinertrag überhaupt erzielt wird, selbst wenn der Rohertrag ein erheblicher ist, muss es als eine ausserordentliche Härte und Ungerechtigkeit bezeichnet werden, bei ihm eine Steuer nach dem Rohertrag zu erheben).

Augmentation des impôts à Sarre-et-Moselle

1911.....	36,98	pfennigs par tonne
1912.....	31,66	»
1913.....	38,98	»
1914.....	68,98	»
1915.....	74,85	»

Pourcentage du rapport de chaque impôt en 1910 pour les mines de houille mosellanes

Förderabgabe	43,3	%
Flächenabgabe	3,1	%
Gewerbesteuer	41,1	%
Grund-und Gebaudesteuer	5,9	%
Steuer der toten Hand	0,5	%
Verkehrssteuer	6,2	%

Imposition totale par tonne (en pfennigs)

	DE WENDEL	SARRE-ET-MOS.	LA HOUVE	EN ^o MOYENNE
1908....	23,3	22,4	17,8	21,1
1909....	23,4	29,2	23,3	25,3
1910....	28,74	31,19	26,81	28,91

III. — DE 1919 A 1934

BIBLIOGRAPHIE

- Rapports du service des mines de la Moselle de 1920 à 1934.
- Annuaire de l'Association des maîtres de forges et de l'Association minière d'Alsace-Lorraine. 1923, 1925, 1926-27, 1928, 1929, 1930, 1931, 1932, 1933.
- La Société Houillère de Sarre-et-Moselle. Brochure éditée par cette société.
- « Je suis partout ». Numéro du 15 juin 1935.
- Paul KESSLER. — Was geht der deutschen Industrie durch die Abtrennung Elsass-Lothringens und des Saargebietes an Mineralschaetzen verloren ?
- Francis LAUR. — La France, reine du fer. 1916.
- Axel SCOMME. — La Lorraine métallurgique.
- Recueil de textes concernant les redevances des mines et des impôts sur les bénéfices industriels et commerciaux (introduits en Alsace et en Lorraine par la loi du 21 mars 1923).
- Robert PINOT. — Rapport sur les mines, pour le comité d'études économiques et administratives relatives à l'Alsace-Lorraine. 1915.
- Comptes rendus sur l'industrie minière en Alsace et en Lorraine publiés par l'Association Minière d'Alsace-Lorraine. Metz, 1920-21. 1921-1927.
- BARTHÉLÉMY. — Traité élémentaire de droit administratif. 1930.
- HAURIU. — Précis de droit administratif. 1927.
- Code Administratif. Dalloz, tomes I et II.
- R. LAFFITTE-LAPLACE. — L'économie charbonnière de la France, 1933.
- Lettre de la Compagnie des Mines de Saint-Avold du 9-10-1935.

I. — BREF HISTORIQUE DES MINES DEPUIS 1919

L'Alsace et la Lorraine ayant fait retour à la France par le traité de paix de Versailles, la situation des mines de fer et de houille de notre département, qui appartenaient en grande partie à des Allemands, subit de ce fait des modifications extrêmement importantes. En effet, aux termes du traité de Versailles, les « puissances alliées et associées » se réservaient le droit de retenir ou de liquider tous les biens et intérêts des ressortissants allemands ou des sociétés contrôlées par eux sur leurs territoires, dans leurs colonies, possessions et pays de protectorat, « y compris les territoires qui leur ont été cédés en vertu du présent traité ». Conformément à ces dispositions, une mine de houille mosellane à capitaux allemands fut mise sous séquestre : il s'agissait de Sarre-et-Moselle. De même, 1.000 actions environ de La Houve, qui appartenaient à des Allemands, furent placées sous séquestre, sans que la marche de l'entreprise en souffrit sensiblement.

Ensuite, l'Etat amodia les mines séquestrées de minette, de charbon ou autres, à diverses sociétés. On procéda également à des fusions nombreuses de concessions contiguës de trop petite étendue.

La loi locale du 10 décembre 1873 qui limitait à 200 hectares la superficie maxima de chaque concession, autorisait par ailleurs la fusion de plusieurs concessions contiguës appartenant à un même propriétaire, sous réserve de la seule approbation de l'Autorité minière Supérieure (représentée depuis l'armistice par le commissaire général de la République). De simples arrêtés ont donc permis de remédier dans une large mesure au morcellement de la propriété minière dans le bassin houiller et ferrifère de la Moselle. En ce qui concerne le bassin houiller, voici les dispositions prises :

1° Le 31 août 1920, on réunit en une seule concession, sous le nom de « Sarre-et-Moselle », les concessions de : Ham, Boucheporn, Hochwald, L'Hôpital, la Forêt, provenant de l'ancienne société de « Saar und Mosel » et appartenant à l'Etat français.

2° A la même date, réunion en une seule concession, sous le nom de « Dalem », des concessions de Falck, Dalem, Willingen I et III et l'enclave de Merten, appartenant comme les précédentes à l'Etat français, et provenant du patrimoine de l'ancienne « Saar und Mosel Bergwerksgesellschaft ».

3° Le 30 septembre 1920, réunion en une seule concession (Faulquemont) des 20 concessions de houille appartenant à l'Etat français et provenant du domaine des « Röchlingsche Eisen-und Stahlwerke ».

4° Le 22 septembre 1920, réunion en deux concessions prenant les noms de « Haute-Vigneulles I et II » des douze concessions de houille de l'Etat français qui appartenaient autrefois aux « Dillinger Hüttenwerke ».

5° Le 12 novembre 1920, réunion en une seule concession (dite de « Longeville ») des douze concessions de houille de la « Gewerkschaft Hostenbach », devenues propriété de l'Etat français.

Au 1^{er} janvier 1920, 133 concessions de houille, dont une en exploitation (Saar-und-Mosel), représentant une superficie totale de 41.439 hectares, étaient encore sous séquestre depuis le début de 1919.

47 de ces concessions englobant 24.469 hectares, furent liquidées dans le courant de 1920, à savoir les domaines miniers des sociétés suivantes :

Saar und Mosel, Bergwerksgesellschaft
Gewerkschaft Hostenbach
Dillinger Hüttenwerke
Röchlingsche Eisen-und Stahlwerke

dont l'Etat français est devenu propriétaire. La plupart de ces concessions, ont été vendues à raison de 2000 francs l'hectare.

En outre, la liquidation des biens de la Société Internationale des Houillères était encore pendante en fin d'année. Au début de 1921 toutefois, le séquestre des biens de cette société, dans laquelle les intérêts français étaient en majorité, fut levé sur requête du liquidateur et les intérêts allemands seuls ont été replacés sous séquestre. Il s'agissait de 6.777 actions qui furent à leur tour liquidées au profit de la Société Lorraine Minière et Métallurgique, par jugement du tribunal de Sarreguemines du 11 avril 1924. Ne restaient plus sous séquestre qu'un certain nombre de concessions que l'Etat français devait acquérir en 1930 pour les amodier aussitôt à la société de Longeville et à la compagnie de Saint-Avold.

Toutes les concessions de houille et de fer qui avaient été attribuées à l'Etat français furent immédiatement amodiées par lui, pour une durée de 99 ans, à des industriels, conformément aux dispositions de la loi du 9 septembre 1919 ; en ce qui concerne les mines de houille, l'ancienne mine de Sarre-et-Moselle fut attribuée aux exploitants de houillères sinistrés ; d'autre part, des groupements de métallurgistes sinistrés de Meurthe-et-Moselle prirent les concessions de houille inexploitées qu'ils s'engagèrent à mettre en valeur après les avoir reconnues exploitables (car les renseignements donnés par les sondages en vue de l'obtention de ces concessions par les Allemands étaient tout à fait insuffisants pour la connaissance exacte de la valeur du gisement), en y créant chacun, dans un délai de 15 ans au moins un siège capable d'extraire 1000 tonnes par poste de 8 heures.

Les contrats d'amodiation, d'une rédaction uniforme et à peu près identique à celle du cahier des charges-type établi en exécution de la loi du 9 septembre 1919 sur les mines, prévoyaient comme lui le partage des bénéfices entre l'Etat

et l'exploitant, et en outre, un délai de un an pendant lequel l'Etat se réservait le droit de résilier l'amodiation moyennant un préavis de trois mois. Enfin, l'amodiataire s'engageait à avancer à l'Etat toutes les sommes dépensées par lui pour l'acquisition des biens visés par le contrat.

On amodia ainsi :

a) Le 1^{er} février 1920, les concessions de Ham, Boucheporn, Hochwald et La Forêt, provenant de l'ancienne concession de « Saar und Mosel » à la Société Houillère de Sarre-et-Moselle, consortium d'exploitants français, à la tête duquel se trouvaient des houillères sinistrées du Nord et du Pas-de-Calais. Le prix d'amodiation (correspondant au prix d'acquisition par l'Etat, ainsi qu'il a été dit) a été de 56.000.000 francs, et, en plus, la valeur des stocks et approvisionnements (Décret de régularisation : 25 novembre 1921.)

b) Le 7 juillet 1920, le groupe de concessions inexploitées « Hostenbach » à la Société des Charbonnages de Longeville (Société Lorraine Minière et Métallurgique, Société des Mines et Usines de Redange-Dilling) ; prix d'acquisition et d'amodiation : 4.800.000 francs (Décret de régularisation : 17 mai 1921).

c) Le 7 juillet 1920, le groupe de Dilling à la Société de Charbonnages de Haute-Vigneulles (Société Lorraine Minière et Métallurgique, Société des Mines et Usines de Redange-Dilling, Hauts Fourneaux et Fonderies de Pont-à-Mousson) pour le prix de 4.800.000 francs également. (Décret de régularisation : 17 mai 1921).

d) Enfin, toujours à la même date, le groupe « Röchling » ainsi que les concessions de Falck, Dalem, Willingen I et III et l'enclave de Merten ayant appartenu à la « Saar und Mosel Bergwerksgesellschaft », à la Société des Charbonnages de Faulquemont (Aciéries de Longwy, de Micheville, Marine et Homécourt, Pont-à-Mousson, Mokta et

Hadiol) pour la somme de 15.696.000 francs (Décret de régularisation : 17 mai 1921).

Dès avant la guerre de 1914, l'exploitation du gisement de Sarre-et-Moselle s'était révélée particulièrement favorable dans les régions de Merlebach et de Freyming, c'est-à-dire dans la partie nord-est de la concession en bordure du territoire de la Sarre ; alors que les puits de Carling et de l'Hôpital étaient abandonnés, les puits V et de Sainte-Fontaine assuraient déjà la plus grande partie de l'extraction.

Après l'armistice, les galeries de Freyming et de Merlebach atteignirent la frontière, limite de la concession de Sarre-et-Moselle. Au delà, dans les régions de Carlsbrunn, le gisement faisait partie du vaste ensemble des « Mines Domaniales de la Sarre » attribuées à l'Etat Français par le Traité de Versailles en compensation de la destruction des Mines du Nord et à valoir sur les dommages dus par l'Allemagne. Aucune exploitation des couches voisines de la frontière n'étant possible par les puits existants des Mines Domaniales de la Sarre situées beaucoup plus au nord, l'Etat français consentit, par contrat du 10 mai 1924, l'amodiation de 620 hectares du gisement de Carlsbrunn à la Société Houillère de Sarre-et-Moselle qui put ainsi prolonger ses galeries dans le sous-sol sarrois et amener le charbon sarrois au jour par ses puits situés en France.

L'extraction réalisée dans le gisement de Carlsbrunn passa de 92.000 tonnes en 1925 à 1.923.714 tonnes en 1932.

De même Petite-Rosselle obtint l'amodiation de la concession de Gross-Rosseln, située en territoire sarrois.

Dans les années qui suivirent la guerre, sous l'influence d'une demande insatisfaite, la production de nos mines augmentait rapidement. Elle était d'ailleurs favorisée par un concours heureux de circonstances : une grande régularité dans le travail, accusant une seule grève en 1922 ; une augmentation régulière du nombre des ouvriers, cause et conséquence de l'accroissement de l'extraction : 19.000 ouvriers en janvier 1920, 22.000 en décembre, 23.991 ouvriers en

décembre 1921, 25.963 en décembre 1932 ; l'amélioration et l'augmentation du matériel, notamment des compresseurs, des alternateurs, des berlines, des locomotives du fond ; enfin une grande régularité dans l'arrivée des approvisionnements (notamment des explosifs) et dans la mise à la disposition des mines de wagons vides en quantité suffisante par les chemins de fer d'Alsace-Lorraine (sauf cependant vers la fin de 1920, en grande partie à cause de la baisse des eaux du Rhin immobilisant un matériel important pour le transport du charbon allemand). Signalons toutefois, en 1920, certaines difficultés pour se procurer des tuyaux d'air comprimé, des conduites de remblayage hydraulique, des bois de mine par suite de l'arrêt des importations d'Allemagne.

Cependant en dehors des concessions exploitées, des recherches actives furent faites par la Société des Charbonnages de Longeville, dont un sondage atteignit 1.100 m. en mai 1922. En 1923, la Société des Charbonnages de Faulquemont mit un sondage en train au nord de Laudrefang qui entre dans le houiller à 497 mètres de profondeur. De son côté, la Société des Charbonnages de Haute-Vigneulles commença, en 1924, au sud de la concession de Haute Vigneulles I, à 1200 m. au sud-est de Bambiderstroff, un sondage dit de Steinbesch, qui rencontra, de 679 à 1038 m. 17 couches de houille dont 3 d'une puissance comprise entre 0 m, 35 et 1 mètre, 12 entre 1 mètre et 2 mètres, l'ensemble présentant une puissance normale de 24 mètres environ de charbon pur. Le 9 juin 1926 fut entamé le sondage de Haute-Vigneulles II. Un sondage commencé en 1924 à la sortie sud du village de Béning par une nouvelle société, la société civile des Mines de Béning, fut arrêté en août 1925. Un autre sondage, celui du bois de Pontpierre, situé sur le territoire de la commune de Laudrefang, commencé le 27 août 1926, rencontra le houiller à 587 mètres.

Jusqu'en 1927, les progrès de la production, au total, furent lents ; l'année 1927, année de crise, vit la diminution

du personnel, mais le taux de production ne diminua pas grâce à un meilleur rendement ; les stocks augmentèrent : ils étaient de 179.038 tonnes le 31 décembre 1927. Puis, la crise s'atténua, la production reprend sa marche ascendante : 188.858 tonnes en 1928 de plus qu'en 1927. L'année 1929 vit une prospérité sans pareille, une consommation insatiable. Toutefois un malheureux accident obligea l'exploitation de Petite-Rosselle à la fermeture des sièges Saint-Charles et Saint-Joseph ; on occupa les ouvriers de bonne volonté, soit aux sièges de la houillère, soit encore dans les deux autres houillères lorraines ou dans les mines domaniales de la Sarre ; quelques-uns furent même employés à Hayange sans qu'il en résultât aucun chômage. Par ailleurs, on commence des travaux pour la mise en exploitation des mines de Folschviller, appartenant à la Société Internationale des Houillères devenue la Compagnie des Mines de Saint-Avold. Cette dernière comprenait douze concessions contiguës formant un ensemble de 2.600 hectares, auxquelles s'ajoutèrent en 1930 diverses concessions amodiées par l'Etat français. En 1930, on commença également des travaux à la mine de Faulquemont.

Fin 1929, des pourparlers s'engagèrent directement entre les possesseurs allemands de mines séquestrées (car toutes n'avaient pas été amodiées en 1920-1921 : 44 concessions de la « Deutsch-Oesterreichische Kohlen Bergbau-Vereinigung », 1 concession à Piblange, 8 concessions des « Rombacher Hüttenwerke ». Le Service des Mines avait été nommé administrateur séquestre de ces 53 concessions, représentant une superficie de 10.000 hectares) et divers industriels français voulant racheter ces mines. Ils aboutirent à un accord, du moins en ce qui concerne le groupe de Saint-Avold (1000 hectares), sur la base de 3.250 francs par hectare (1930). L'Etat français exerça toutefois son droit de préemption et amodia la partie septentrionale du groupe (Saint-Avold I et Saint-Avold II, soit 400 hectares) à la Société des Charbonnages de Longeville et la partie

restante (Saint-Avold III, von Wedel I, Walmen III, Duchtal III, soit 600 hectares) à la Compagnie des Mines de Saint-Avold (décret du 8 juillet 1931).

Cependant le 18 octobre 1930, la Société de La Houve, la plus faible des trois sociétés lorraines en pleine exploitation, amodia sa concession pour une durée de 25 ans à Sarre-et-Moselle. Un décret du 29 mars 1931 vint confirmer cette amodiation, complété par un autre décret du 30 avril 1931 approuvant l'accord intervenu le 14 du même mois entre l'Etat français et la société amodiatrice au sujet des modalités d'incorporation des résultats de l'exploitation de son nouveau siège dans les comptes communs avec l'Etat. Sarre-et-Moselle trouvait un double avantage dans cette opération. D'abord, elle éprouvait le besoin d'étendre ses débouchés en raison de ses grandes possibilités d'extraction ; et de ce fait, elle devait, soit chercher des débouchés nouveaux dans des régions éloignées ou même à l'étranger, soit augmenter ses ventes dans la région de « Charlor » (comptoir de vente des houillères mosellanes) en acquérant le « quantum » de ventes attribuées à La Houve par le contrat de « Charlor » ; la société se décida pour cette seconde solution par le procédé de l'amodiation, qui lui donnait le droit d'exploiter le gisement de La Houve et de vendre ses produits ; elle rejeta la première, car, en cette période de crise, Sarre-et-Moselle aurait sans doute été obligée de consentir des sacrifices considérables pour s'attacher des clients lointains. De plus, les dirigeants de Sarre-et-Moselle craignaient qu'après le retour de la Sarre à l'Allemagne, ce dernier pays ne leur retirât l'amodiation de la concession sarroise de Carlsbrunn ; au cas où cette éventualité se produirait, estimaient-ils, ils pourraient, par l'extraction de la Houve, compenser la chute de leur extraction totale.

Tableau des Sociétés Houillères en exploitation en 1933 en Moselle

	SUPER- FICIE (EN HA)	PROPRIÉT ^{re}	EXPLOITANT	NOMBRE D'OUVR.	NOMBRE DE PUIITS EXTR. SERV. EN PRÉP.
Sarre-et-Moselle . .	11.821	Etat français	Sté de Sarre-et-Moselle		5 4
La Houve..	1.732	La Houve, société anon. de mines et d'électricité	Sté de Sarre-et-Moselle	10.060	3 1
Petite-Rosselle . .	5.147	Petits-Fils de F. de Wendel et Cie	Petits-Fils de F. de Wendel et Cie	7.722	11 3
Mines de Folschviller	3.200	Etat français	Cie des mines de St-Avold	325	— — 2
Mines de Faulquemont . . .		Etat français	Sté des Charbonnages de Faulquemont	661	— — 2

Un arrêté ministériel du 3 août 1932 vint autoriser les opérations suivantes par application de la loi locale sur les mines du 16 décembre 1873 :

a) fusion en une seule concession du nom de Berviller (577 ha) des trois concessions : Berviller I, II, III.

b) fusion en une seule concession du nom de Folschviller (2600 ha) des douze concessions suivantes : Tettingen I et II, Metz, von Wedel II, Schlossfurt I, Folschweiler VI, Walmen I, Saint-Avold IV, V, VI, Klein-Ebersweiler II, Neumuehle I.

c) fusion en une seule concession du nom de Teterchen des 17 concessions : Teterchen I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, Hargarten I et II, Ottendorf I, Odenhofen I et II, Oberdorf I et II, Rothendorf I.

1929 avait été une année de prospérité sans égale pour les houillères. En 1930, la crise extérieure gagne progressivement la France, où d'un bout de l'année à l'autre,

un fléchissement, de mois en mois plus marqué, atteint toutes les branches de la production, réduit les trafics, fait apparaître le chômage et, par le déversement sur un marché relativement ouvert du trop-plein de la production étrangère, amène une aggravation du déficit de la balance commerciale.

En ce qui concerne la situation spéciale du marché charbonnier, on a chiffré le recul des ventes et l'augmentation des stockages qui traduisent la part prise par les houillères dans le marasme général. Le tableau suivant s'efforce de la situer dans le cadre national.

	1928		1929		1930	
	1.000 T.	Moselle	1.000 T.	Moselle	1.000 T.	Moselle
Consommation						
France et Sarre.	86.406		96.626		93.393	
Production						
France et Sarre.	65.536	8,5 %	68.501	8,9 %	68.243	8,9 %
Importation . . .	25.590		32.223		32.187	%
Exportation . . .	5.657	16,2 %	6.061	16,1 %	4.776	18,3 %
Accroissement						
des stocks . . .	937	12,7 %	1.965	2,0 %	2.261	14,1 %

Ainsi, de 1929 à 1930, la restriction totale des débouchés tant extérieurs qu'intérieurs offerts aux houillères françaises ou sarroises et qui atteint 4.500.000 tonnes, n'affecte en aucune manière les importations demeurées au niveau de 1929. Elle est supportée entièrement par les houillères nationales dont les livraisons rétrogradent de 3.300.000 t. sur le marché intérieur (5 % environ) et de 1.300.000 tonnes (plus de 21 %) à l'exportation. L'extraction n'ayant fléchi que de 300.000 tonnes, les stocks augmentent immédiatement et accusent un accroissement de près de 2.300.000 tonnes. Les charbonnages lorrains, qui concourent pour 9 % environ à la production nationale, prirent une part légèrement plus grande à la crise, une baisse légè-

rement plus faible à l'exportation ne suffisant pas à compenser pour eux la restriction relativement plus rapide du marché extérieur. Cette situation s'explique par les facilités de pénétration offertes aux charbons étrangers alors que les houillères mosellanes sont desservies par des voies de communication d'une valeur moindre.

En 1933, on nota une reprise de l'extraction et des ventes, la perte en tonnage depuis le maximum de 1929 n'étant plus que de 11,5 % contre 13,5 % en 1932. Pratiquement, l'extraction se retrouvait ainsi au niveau de 1927. La Houve était l'exploitation la plus touchée avec 17,4 % de diminution et Petite-Rosselle la moins avec 6,6 % seulement ; Sarre-et-Moselle se tenait près de la moyenne avec 13,5 %.

Cependant, par ailleurs, les travaux de sondage continuaient. Le 16 mai 1929, un sondage fut entrepris par l'« Association en participation pour la recherche de la houille en Lorraine », filiale de la Société Française de Prospection, aux environs du village d'Alsting, pour rechercher la houille entre la limite sud-est de la concession de Petite-Rosselle et la frontière sarroise. Un autre sondage fut entrepris, également en 1929, par la Société des Charbonnages de Haute-Vigneulles, dans le périmètre de la concession demandée de Saint-Léonard. Cette demande, déposée le 2 décembre 1925, resta en suspens auprès de l'administration centrale. La demande fut finalement retirée par les charbonnages de Haute-Vigneulles qui la réitérèrent le 25 avril 1934. Un autre sondage encore avait été entrepris le 28 juin, à Tritteling, au centre de la concession de Faulquemont.

A Faulquemont et à Saint-Avold, on redouble d'efforts pour l'établissement et l'extension des mines. A Faulquemont, on procède à des travaux de recherches d'eau, à l'étude du raccordement et du lotissement général de la future cité qui devra pouvoir abriter environ 3.000 ouvriers mariés. On estime que le siège pourra extraire en-

viron 10.000 tonnes par jour. Au 1^{er} janvier 1931, les travaux préliminaires en cours étaient : tours de fonçage, baraquements à l'usage de bureaux, vestiaires, ateliers et magasins, chaufferie, ligne électrique et conduites d'eau provisoires, voies ferrées de la route de Redlach à la chaufferie ; aménagement de la ferme du Haut-Steinbesch en logements pour les ouvriers de l'entreprise chargée du fonçage. A la même date, 38 logements étaient terminés ou en cours de construction, chaque logement comportant 3 ou 4 pièces et un petit jardin de 4 ares. Pour trouver une partie des matériaux, il a fallu pourvoir au logement et à la nourriture du personnel soit par des baraquements, soit par l'aménagement d'immeubles préexistants.

A Saint-Avold d'autre part, les travaux sont activement poussés. Conformément aux indications d'une lettre du 5 octobre 1935 de la Compagnie des Mines de Saint-Avold, l'état des constructions d'exploitation à ce moment était le suivant : puits foncés à 340 mètres de profondeur, mais devant être poussés à 700 mètres. Autres installations faites : ateliers du siège — centrale à air comprimé et chaufferie : 2 chaudières de 25 à 35 tonnes de vapeur à l'heure — centrale électrique construite en commun avec Sarre-et-Moselle à Carling (2 turbo-alternateurs de 22.000 kw) — lignes haute tension Carling-Folschviller à 65.000 volts et Folschviller-Laudrefang — station de pompage à Dourdhal : 3 m3 heure — bureaux centraux pour le siège — poste de transformation 65.000 — 5.000 volts — poste de distribution 5.000 volts. De plus, on avait installé 50 logements d'ouvriers, 17 logements d'employés et une cantine-dortoir. 450 ouvriers allemands étaient installés sur les travaux au compte des prestations en nature. La mise en exploitation de la mine est prévue pour 1940, avec une extraction de 4.000 tonnes nettes par jour, et 3.000 à 3.500 ouvriers.

A Faulquemont et à Folschviller, les travaux sont exécutés respectivement par la « Westmark Industrie G.m.

b.H. » et la « Gewerkschaft Karl-Alexander » au titre des prestations en nature.

Il nous paraît indispensable de donner un bref aperçu de la situation financière et administrative des trois sociétés en pleine exploitation. Pour la mine de Petite-Rosselle, elle appartient à la Société en commandite par actions « Les Petits-Fils de François de Wendel et Compagnie », au capital de 117.180.000 francs, ayant son siège social à Paris, 3, rue Paul Baudry. Voici quelques indications concernant la gérance, la direction centrale et la direction spéciale des houillères (car la société comprend par ailleurs des mines de fer et des usines) :

Gérance :

MM. François de Wendel, maître de Forges, gérant.
Humbert de Wendel, maître de Forges, gérant.
Maurice de Wendel, maître de Forges, gérant.
Emmanuel de Mitry, fondé de pouvoirs.

Direction centrale :

MM. Albert Bosment, directeur général, fondé de pouvoirs.
Malherbe, secrétaire général technique, Hayange.
Barth, directeur des services commerciaux, Hayange.
A Paris, 3, rue Paul-Baudry :
MM. François Delage, secrétaire général, fondé de pouvoirs.
Henry Goldberger, directeur du service commercial de Paris,
fondé de pouvoirs.

Direction des houillères :

MM. Leharle, directeur général.
Cadel, directeur technique.
Liétard, directeur commercial.

Représentant de la Gérance : M. le Baron Seillière.

Siège Social : Paris (8^e), 3, rue Paul-Baudry.

Adresse postale : Houillères de Petite-Rosselle, par Forbach.

Téléphone : Forbach, N^o 2, 60, 66.

Elysées 97-31.

Inter-Elysées 2-61.

« La Houve », société anonyme de mines et d'électricité, au capital de 16, puis 21, puis 30, puis 36 millions de francs, a son siège social à Strasbourg, 2, allée de la Robertsau. On sait que les houillères de « La Houve » ont été amodiées pour 25 ans à la société de Sarre-et-Moselle. Voici, en 1931, les membres du conseil de surveillance :

MM. Gunzert, président, à Strasbourg.
 Schaller, vice-président, à Montmorot (Jura).
 Courau, administrateur-délégué, à Paris.
 Braun, à Strasbourg.
 De Dietrich, à Boersch (Bas-Rhin).
 Gouvy, à Dieulouard (Meurthe-et-Moselle).
 G. Herrenschmidt, à Strasbourg.
 Peychez, à Paris

Les dividendes des actions, très faibles pendant la guerre, réduits à zéro en 1919, année où fut émis un emprunt considérable, remontèrent dès 1920 pour atteindre 20 % en 1923 ; ils retombèrent à partir de 1927. Remarquons que les bénéfices de la société proviennent, non seulement des houillères, mais en grande partie de la centrale électrique.

Dividendes de La Houve, de 1917 à 1929

1917.....	4 %	
1918.....	4 %	
1919.....	néant	
1920.....	10 %	net
1921.....	10 %	»
1922.....	15 %	brut
1923.....	20 %	»
1924.....	20 %	»
1926.....	20 %	»
1927.....	15 %	»
1928.....	15 %	»
1929.....	15 %	»

La société avait émis un certain nombre d'emprunts en 1906, 1908, 1912, 1913, 1919. Elle les remboursait peu

à peu, et nous donnons dans le tableau suivant l'état des obligations restées en circulation après les amortissements annuels.

*Etat des obligations en circulation au 1^{er} Janvier des années
1924, 1926, 1927, 1928 et 1930*

Emis- sions suc- cessives	1924	1926	1927	1928	1930
1906..	1.501.875	1.298.125	1.190.000	1.077.500	838.750
1908..	1.050.000	975.000	937.500	900.000	650.000
1912..	2.653.750	2.467.500	2.367.500	2.263.750	2.041.250
1913..	2.763.125	2.591.875	2.500.000	2.403.125	2.195.000
1919..	8.000.000	7.940.000	7.880.000	7.820.000	7.700.000
Total..	15.968.750	15.272.500	14.875.000	14.464.375	13.425.000

La Société Houillère de Sarre-et-Moselle, société anonyme, a été constituée le 12 décembre 1919, pour une durée de 99 ans (statuts déposés chez M^e Dufour, à Paris), en vue de « l'exploitation des concessions de Sarre-et-Moselle appartenant précédemment à la société allemande Saar und Mosel Gesellschaft et en général toutes opérations minières, industrielles, commerciales, financières, mobilières et immobilières se rattachant, directement ou indirectement, à cet objet ». Le capital, à l'origine de 15 millions de francs, fut porté en juillet 1920 à 50 millions par émission de 140.000 actions d'apport de 250 francs, attribuées contre remise de créances de dommages de guerre aux sociétés houillères sinistrées suivantes du Nord et du Pas-de-Calais :

Compagnie des Mines d'Aniche	7.152 actions	1.788.000 fr.
Compagnie des Mines de Béthune ..	10.794 actions	2.698.500 fr.
Société des Mines de Carrin	2.690 actions	672.500 fr.
Société des Mines de Crespin	228 actions	57.000 fr.
Société des Mines de houille de Cour- rières	29.802 actions	7.450.000 fr.
Société Anonyme des Hauts-Four- neaux, Forges et Aciérie de De- nain et d'Anzin	306 actions	76.500 fr.

Compagnie des Mines de Douchy ..	1.210 actions	302.500 fr.
Société des Mines de Dourges.....	13.162 actions	3.290.500 fr.
Compagnie des Mines de l'Escarpelle	2.722 actions	680.500 fr.
Société Houillère de Flines-lès-Raches	432 actions	108.000 fr.
Société des Mines de Lens	44.754 actions	11.188.500 fr.
Société Houillère de Liévin	20.082 actions	5.020.500 fr.
Compagnie des Mines de Vicoigne, Nœux et Drocourt	6.666 actions	1.666.500 fr.
140.000 actions		35.000.000 fr.

Le capital fut porté en décembre 1921 à 80.000.000 francs par émission au pair de 120.000 actions de 250 frcs ; en janvier 1924 à 100.000.000 francs par émission au pair de 80.000 actions de 250 francs ; en octobre 1929 à 200.000.000 francs, par émission, avec prime de frs. 37,50, de 400.000 actions de 250 francs, dites de 2^e série, libérées du quart. Il fut réduit le 31 décembre 1932 à 120.000.000 frs. en ramenant de 250 à 150 francs la valeur nominale des actions : a) par remboursement de 100 francs sur chaque action de 1^{re} série ; b) par annulation de 100 francs sur le solde restant à verser sur chaque action de 2^e série, le surplus de 87 f. 50 ayant été préalablement libéré.

Le capital de 120.000.000 francs est divisé en 800.000 actions de 150 francs entièrement libérées. Toutes les actions de la société sont obligatoirement nominatives. Elles sont cotées aux bourses de Paris, Lille et Nancy. Cours moyen des actions à la Bourse de Paris :

1925.....	1.328 francs
1926.....	1.394 francs
1927.....	1.361 francs
1928.....	1.510 francs
1929.....	2.249 francs (droit attaché) 1.537 francs (ex-droit)
1930.....	1.368 francs
1931.....	883 francs
1932.....	602 francs

RESULTATS :

..... EXERCICE	RÉSULTATS	MONTANT DISTRIBUÉ	DIVIDENDES		PARTICIPATION
	NETS		1 ^{re} SÉRIE	2 ^e SÉRIE	DE L'ÉTAT AUX FRAIS
1920-					
1921	5.745.000	5.354.000	29,81		2.055.000
1922....	8.898.000	8.355.000	25		1.273.000
1923....	11.293.000	10.133.000	30		4.145.000
1924....	12.822.000	11.766.000	30		4.445.000
1925....	15.323.000	14.143.000	35		1.035.000
1926....	19.691.000	16.961.000	40		4.861.000
1927....	17.585.000	17.111.000	40		3.903.000
1928....	21.451.000	21.555.000	50		2.527.000
1929....	28.237.000	24.166.000	40	16,25	10.230.000
1930....	27.590.000	25.277.000	35	23,75	6.053.000
1931....	18.547.000	16.388.000	25	13,75	néant

Adresses :

Siège Social : 9, Avenue Percier, Paris (8°).

Téléphone : Elysées 99-88. — Inter : Elysées 155.

Adresse Télégraphique : SARMOSEL-PARIS,

Registre du Commerce : Seine n° 34.657.

Siège d'Exploitation :

Services administratifs et techniques : Merlebach.

Téléphone : Merlebach 11-12-19-75-76.

Adresse Télégraphique : Houillères Merlebach (Moselle).

Maison de régie : 1, rue Houllé, à Saint-Avold.

Téléphone : Saint-Avold 33.

Registre du Commerce : Sarreguemines : B.31.

Station de chemin de fer : Saint-Avold ou Béning.

(Ligne Paris-Metz-Sarrebruck)

Voici les indications essentielles relatives à l'administration de cette société :

Conseil d'Administration :

MM. Henri de Peyerimhoff, 82, rue de l'Université à Paris (7°), Président.

Félix Bollaert, 27, quai d'Orsay, à Paris (7°), Vice-Président.

Ernest Cuvelette, 9, Avenue Percier, à Paris (8°), Administra-
teur-Délégué.

Charles Barrois, 41, rue Pascal, à Lille (Nord).

Comte Bruno de Boisgelin, 19, Avenue Georges-V, à Paris (8°).

Eugène Courtin, 28, rue Decamps à Paris (16°).

Albert Degouy, 34, rue Patou, à Lille (Nord).

Alfred Dupont, 18, rue de la Pompe, à Paris (16°).

Jules Elby, à Rouay (Pas-de-Calais).

Lucien Fèvre, 26, rue Laffitte, à Paris.

Théodore Laurent, 12, rue de la Rochefoucault, à Paris (9°).

Marcel Paul, 91, rue de Toul, à Nancy.

Jean Plichon, 250 bis, Boulevard Saint-Germain, à Paris (7°).

Henry Portier, 96, avenue Henri-Martin, à Paris (16°).

Jules Taquet, 45, rue Patou, à Lille.

Etienne Thouzellier, 6, rue de l'Alboni, à Paris (16°).

André Vicaire, 1, rue d'Alboni, à Paris (16°).

P. Weiss, 78 bis, avenue Henri-Martin, à Paris (16°).

Secrétaire du Conseil et du Comité de Direction :

M. Bousquet (I.), ingénieur, 17, rue du Clos-d'Orléans, à Fontenay-
sous-Bois.

Comité Directeur :

MM. De Peyerimhoff.

Cuvelette.

Fèvre.

Weiss.

Barrois.

Direction :

MM. Maurice Chavanne, 9, Avenue Percier, à Paris (8°), Directeur
de la Société.

Robert de Courserilles, même adresse, Secrétaire général.

Alphonse Hugot, même adresse, Inspecteur de la Comptabilité.

Adresse postale : Société Houillère de Sarre-et-Moselle, à
Carling (Moselle).

Téléphone : Saint-Avold 3, 5, 18.

Siège d'exploitation :

I. — Direction : M. Huebert, Directeur des Mines, à Merlebach.

II. — Services techniques :

1. Exploitation et travaux du fond :

M. Arguillère, Ingénieur en chef du Fond, à Merlebach.

a) Sièges de Merlebach :

MM. De Vernejoul, Ingénieur principal.
Sombalay, Ingénieur principal adjoint.
Marx, Ingénieur divisionnaire.
Masnou, ingénieur divisionnaire.
Rons, ingénieur divisionnaire.
Carrier, Ingénieur divisionnaire.
Gobert, Lerecouvieux, Jarrige, Ingénieurs du fond.
Pondaven, Ingénieur du jour.

b) Siège de Sainte-Fontaine :

MM. Latour, Ingénieur principal.
Bizouard et Henriot, Ingénieurs divisionnaires.
Chalier, Serre, Desfosses, Ingénieurs du fond.
Gaudefroy, Ingénieur du jour.

c) Siège de La Houve, à Creutzwald :

MM. Bertrand, Ingénieur principal.
Collard, Derriey, Ingénieurs divisionnaires.
Bihl, Ingénieur du fond.
Lasserre, Ingénieur du jour.

d) Bureau des études du fond :

MM. Chénier, Ingénieur divisionnaire, chef de service, à Merlebach.
Besnard, Ingénieur.

2. Services du jour :

a) Service des machines, matériel et travaux neufs :

M. Stœffler, Ingénieur divisionnaire, à Merlebach.
Bureau technique et eaux : M. Formon, à Merlebach.
Service électrique : M. Duffieux, à Merlebach.

b) Service « exploitation au jour » :

M. Bonnard, Ingénieur divisionnaire, à Merlebach.
Préparation mécanique et chemin de fer : M. Masseau, Ingénieur, à Merlebach.
Atelier central : M. Claude, à L'Hôpital.
Constructions et architecture : M. Magnier, Ingénieur, à Merlebach.

3. Industries annexes :

MM. Walter, Ingénieur, chef de service, à L'Hôpital.
Clément, Ingénieur.
Huig, Chimiste.

4. Services administratifs :

MM. Lanternier, Ingénieur divisionnaire, attaché à la direction.
Vimal du Monteil, Ingénieur, chef du service des approvisionnements.
Gstalder, Chef comptable.

5) Service commercial :

MM. Douzois, Ingénieur, chef de service.
Ningre et Bouyer.

II. — SITUATION DES OUVRIERS DEPUIS 1919

Après la guerre, la démobilisation et l'ardeur de la demande de charbon entraînèrent un rapide développement de nos houillères anémiées. Le nombre des ouvriers remonta rapidement jusqu'à la grève de 1923, qui entraîna le départ, volontaire ou non, d'environ 2000 ouvriers surtout allemands ; lors de la reprise du travail, en avril, l'effectif inscrit avait diminué de 1500, malgré l'arrivée de nouveaux ouvriers. Dès le début de 1924, toutefois, on avait à peu près surmonté ces difficultés. Mais le programme d'accroissement de l'extraction nécessitait une nouvelle augmentation du personnel que l'on eut quelque peine à recruter, surtout au printemps 1924 ; puis, l'évacuation de la Ruhr amena de nombreux mineurs en Lorraine qui refluèrent d'ailleurs quelques mois plus tard vers l'Allemagne où l'on venait d'introduire la monnaie-or, et que l'augmentation du prix de la vie en Lorraine effrayait. Le 1^{er} janvier 1925, notre effectif était de 31.350 ; il retomba ra-

pidement au cours de la même année pour les raisons indiquées, auxquelles devait s'ajouter en septembre et octobre une suspension de l'immigration des mineurs étrangers. Après une légère augmentation en 1926, suivie d'une régression en 1927, l'effectif, en 1928, diminue régulièrement de janvier (29.583 ouvriers) jusqu'à juillet (27.800 ouvriers) ; puis on constate une reprise lente mais constante jusqu'en fin d'année (28.937 ouvriers). En 1929, on constate une lente diminution depuis le début de l'année (29.132 ouvriers) jusqu'en septembre (28.491 ouvriers) ; la catastrophe de Petite-Roselle crée sur ces entrefaits une chute brutale (27.244 ouvriers en octobre), suivie d'une nouvelle mais lente décroissance. En 1929, la perte depuis 1926 est de 7 %, et seulement de 0,05 par rapport à 1928 (si l'on s'en tient aux effectifs moyens) ; pour l'ensemble de la France, la perte a été, en 1929, 2 % sur 1928. En 1930, l'effectif diminue de janvier à mars, puis augmente jusqu'en septembre, pour diminuer jusqu'à la fin de l'année, l'accentuation de la crise et la clémence de la saison avaient amené un excédent général de main-d'œuvre qu'il a fallu résorber par cessation de l'embauchage ou même licenciement. En 1931 et 1932, l'effectif diminue rapidement, autant sous l'effet de la crise que sous la poussée de la rationalisation des méthodes d'exploitation, l'amélioration du rendement ouvrier et le perfectionnement du matériel. En 1933 la réduction du personnel par rapport à 1929 atteint 38,1 %, tandis que la diminution de la production pendant la même période n'était que de 11,4 %. En 1934, on enregistre une nouvelle diminution du personnel. Remarquons que le personnel restant est atteint par un chômage partiel. Les rares ouvriers fraîchement embauchés sont recrutés sur place ; ce sont pour la plupart des jeunes gens dont les pères sont déjà occupés à la société ou des jeunes ouvriers venant de terminer leur service militaire. Les départs volontaires sont rares. L'ancienne instabilité du personnel a pratiquement disparu.

Nombre d'ouvriers dans les houillères lorraines

	FOND	JOUR	TOTAL
1 ^{er} Janvier 1923	19.287	6.905	26.192
1 ^{er} Janvier 1924	20.833	7.254	28.087
1 ^{er} Janvier 1925	22.810	8.540	31.350
1 ^{er} Octobre 1925	21.445	7.734	29 179
1 ^{er} Janvier 1926			30.876
1 ^{er} Décembre 1927			29.949
1 ^{er} Juillet 1928			27.800
1 ^{er} Décembre 1928			28.937
Moyenne 1929			28.740
Moyenne 1930	19.683	8.305	27.988
Moyenne 1931			24.339
Moyenne 1932			19.420
Moyenne 1933			17.782
Moyenne 1934	11.418	5.584	17.002

Les effectifs les plus nombreux se trouvent à Sarre-et-Moselle (avec La Houve depuis 1930).

Effectifs ouvriers moyens

	FOND	JOUR	TOTAL 1932	TOTAL 1933
Sarre-et-Moselle	6.714	3.346	10.800	10.060
Petite-Rosselle	5.314	2.408	8.620	7.722
Total	12.028	5.754	19.420	17.782

Situation des effectifs totaux au 31 décembre 1933

	PERSONNEL					
	PERSONNEL DE DIRECT. TECHNIQUE INGÉNIEURS	DE MAITRISE ET DE SURVEILLANCE		EMPLOYÉS DE BUREAU	OUVRIERS	
		FOND	JOUR		FOND	JOUR
Sarre-et-Moselle	47	288	121	110	6.549	3.335
Petite-Rosselle	34	249	101	302	5.215	2.425
Total	81	537	222	412	11.764	5.760
					17.524	

Effectifs des principales houillères françaises en 1928

HOUILLÈRES	NOMBRE D'OUVRIERS
Anzin (Nord)	25.085
Courrières (Pas-de-Calais) ..	18.817
Lens (Pas-de-Calais)	18.631
Nœux (Pas-de-Calais)	17.593
Bruay (Pas-de-Calais)	17.064
Aniche (Nord).	16.248
Marles (Pas-de-Calais)	15.307
Sarre-et-Moselle (Moselle).	12.312
Béthune (Pas-de-Calais).	10.177
Petite-Rosselle (Moselle)	10.430
Blanzv (Saône-et-Loire).	9.576
Dourges (Pas-de-Calais)	9.435
Liévin (Pas-de-Calais)	8.859

Parmi les mineurs, en Lorraine, un grand nombre sont d'origine étrangère : Polonais, venus surtout de 1919 à 1925, drainés par des agences d'immigration vers la France, après avoir travaillé un certain temps en Westphalie ; Italiens, Hongrois, Autrichiens, Tchécoslovaques, Roumains, Yougoslaves ; puis Allemands et Sarrois, dont une partie continue, comme nous le savons, à habiter en Sarre. Le nombre des étrangers est surtout considérable à Sarre-et-Moselle, comme avant la guerre. Dans les tableaux suivants, nous indiquons la situation démographique des ouvriers, en 1921, dans les charbonnages lorrains :

	FRANÇAIS		SARROIS HABITANT EN				ALLEMANDS			
	TOTAL	%	LORRAINE TOTAL	%	SARRE TOTAL	%	NON SARROIS TOTAL	%	DIVERS TOTAL	%
Petite- Rosselle Sarre-et Moselle	4.803	41	1.070	9,2	3.105	26,5	2.548	22	139	1,2
La Houve	5.374	58	895	9,8	1.178	13	600	6,6	1.080	11,8
	1.447	45,3	167	5,2	1.344	42,3	90	2,8	140	4,4
Ensemble	11.624	48,4	2.133	8,9	5.627	23,4	3.238	13,6	1.359	5,7

Les « divers » se répartissent ainsi :

	POLONAIS	ITALIENS	BELGES	AUTRES
Petite-Rosselle	11	71	11	46
Sarre-et-Moselle	566	134	5	375 (1)
La Houve	75	22	8	35

En général les ouvriers étrangers embauchés ont une pratique plus forte que les ouvriers indigènes, car la plupart d'entre eux ont travaillé déjà dans des mines de houille ou de fer avant de venir en Lorraine. Les Polonais deviennent particulièrement nombreux : 3.123 en 1924 contre 2.376 en 1923 ; 4.272 en 1926 ; 5.206 en 1927.

En 1929, la situation était la suivante :

NATIONALITÉS	EFFECTIF		EFFECTIF		EFFECTIF	
	FIN 1928	%	FIN 1929	%	MOYEN 1929	%
Français	13.227	46	13.713	47,5	13.223	46
Sarrois hab. Lor...	1.660	6	1.452	5	1.502	5
Sarrois hab. Sarre.	5.001	17	3.743	14,5	4.528	16
Allemands non Sar.	2.146	7	2.254	8,5	2.312	8
Polonais	4.852	17	4.668	16	4.852	17
Tchèques	439	1,5	323	1	404	1,5
Italiens	570	2	525	2	404	1,5
Divers	1.042	3,5	1.632	5,5	1.367	4,5
	28.937	100	28.229	100	28.740	100

Les salaires des ouvriers employés aux houillères lorraines, après avoir en 1922-23 fait un bond qui augmenta non seulement leur valeur absolue, mais encore leur pouvoir d'achat, continuèrent à augmenter lentement en 1924 et 1926, cependant que leur pouvoir d'achat diminuait en raison de l'augmentation du coût de la vie. En novembre 1928, la fin de la crise des houillères françaises entraîna

(1) Dont 181 Tchécoslovaques venus pour la plupart de Silésie ou de Westphalie.

une hausse des salaires de l'ordre de 4 à 5 %, d'ailleurs neutralisée en fait par un accroissement correspondant du coût de la vie. Ce fut au courant du second trimestre de 1930 que le pouvoir d'achat des salaires atteignit son maximum, cependant que leur valeur absolue continuait à croître jusqu'à la fin de l'année. En 1931, la crise mondiale entraîne deux baisses de 4 et 3 %, suivies en mars et avril 1932 de deux nouvelles baisses de 4 et 4 %. Ajoutons que dès l'année suivante, l'indice des pouvoirs d'achat se relevait en raison de la diminution du prix de la vie et malgré une petite baisse du salaire nominal.

Mouvements des salaires en Moselle depuis 1927 et en 1933
(Allocations familiales comprises)

		PI- QUEURS ET AIDES		OU- VRIERS DU FOND	EN- SEMBLE DU FOND	ENSEM- BLE DU JOUR	EN- SEMBLE FOND ET JOUR
1) De 1927 à 1933 :							
Moyenne	1927				34.76	25.04	35.57
»	1928				35.84	25.55	33.35
»	1929				40.38	29.02	36.59
»	1930				43.00	31.27	39.19
»	1931				43.02	30.68	38.83
»	1932				39.82	28.56	35.91
»	1933				39.65	28.33	35.60
Moyenne	janvier ..	43.86	43.26	35.86	39.63	28.18	35.61
»	février ..	44.41	43.78	35.70	39.75	28.17	35.72
»	mars ...	44.26	43.68	36.04	39.89	28.30	35.78
»	avril. . .	43.33	42.82	35.85	39.38	28.33	35.46
»	mai . . .	43.48	43.06	36.09	39.59	28.46	35.59
»	juin . . .	43.33	42.91	35.86	39.43	28.40	35.43
»	juillet . .	43.31	42.86	35.70	39.36	29.44	35.46
»	août . . .	43.32	42.80	35.79	39.36	28.36	35.37
»	septembre	44.13	43.52	35.73	39.74	28.39	35.67
»	octobre ..	44.14	43.69	35.94	39.89	28.38	35.76
»	novembre.	44.31	43.88	36.09	40.09	28.32	35.86
»	décembre.	43.66	43.28	35.82	39.62	28.23	35.47

*Valeur comparative du salaire dans les mines lorraines
et dans les mines françaises en général*

	SALAIRE MOYEN DANS LES MINES LORRAINES	SALAIRE MOYEN POUR LA FRANCE ENTIÈRE	INDICE DES PRIX DE DÉTAIL EN FRANCE	POUVOIR D'ACHAT DU SALAIRE EN FRANCE PAR RAPPORT A 1913
1913		5,40	100	100
1921	20	19,35	336	106
1922 janvier ..	18,80			
décembre.	16,77	17,18	301	106
1923	23,92	20,19	330	113
1924	24,05	23,25	380	113
1925	26,30	24,05	425	105
1926	33,61	28,70	533	100
1927	33,36	31,06	556	103
1928	33,55	30,90	549	104
1929	36,59	34,30	613	104
1930, 1 ^{er} trim..	39,10	36,86	599	114
2 ^e trim..	38,94	36,97	589	116
3 ^e trim..	39,05	37,06	621	110
4 ^e trim..	39,67	37,14	644	107
1931, 1 ^{er} trim..		37,14	644	107
2 ^e trim..	38,83	35,44	636	103
3 ^e trim..		35,18	599	109
4 ^e trim..		35,23	561	116
1932	35,91	33,97	563	112

Au total, c'est Sarre-et-Moselle qui pratique les salaires les plus élevés, principalement pour la main-d'œuvre d'abatage. C'est chez elle également que la diversité des salaires est la plus poussée. Les salaires moyens les plus faibles sont obtenus à La Houve, cette situation résultant uniquement des salaires du fond ; ceux du jour, en effet, sont en moyenne supérieurs à ceux de Petite-Rosselle.

Nous comparons ci-dessous les salaires moyens pour l'année 1930 (indemnités familiales comprises), en Moselle avec ceux du bassin du Nord et du Pas-de-Calais d'une part, de la Sarre d'autre part :

	NORD	P.-DE-C.	MOSELLE	SARRE
Piqueurs	—	—	48,20	47,88
Ouvrier moyen du fond	40,25	40,05	43,01	45,08
Ouvrier moyen du jour	30,82	30,09	31,27	40,65

L'ouvrier mosellan est donc nettement avantagé par rapport à son camarade du Nord ou du Pas-de-Calais. Il faut, il est vrai, tenir compte d'un niveau supérieur des prix de détail. Mais cette cause d'infériorité est elle-même compensée approximativement par un taux bien inférieur des cotisations obligatoires aux institutions d'assurances sociales.

La comparaison avec la Sarre présente un intérêt plus immédiat en raison de la proximité de ce bassin et des mouvements ouvriers qui pourraient être la conséquence d'une inégalité trop marquée.

Le régime sarrois des salaires, à l'inverse du salaire lorrain, se caractérise par une tendance marquée au nivellement. Avec une pareille formule, il est normal que les ouvriers lorrains les moins payés (jour), soient défavorisés par rapport à leurs camarades sarrois. C'est ce que l'on constate effectivement. Par contre, la comparaison se retourne en faveur de la Moselle pour les ouvriers piqueurs, dont l'avantage serait assez considérablement accru si on se limitait, côté français, à Sarre-et-Moselle (gain moyen du piqueur : $47,44 + 2,60 = 50,04$). D'autre part, il faudrait tenir compte d'un niveau plus élevé en Sarre du coût de la vie et des retenues pour assurances sociales plus considérables.

Aux salaires s'ajoutent des allocations gratuites de charbon. En 1930, Sarre-et-Moselle a fourni 30.000 tonnes environ au prix réduit de 40 francs ; Petite-Rosselle 50.000 tonnes à 35 francs, et La Houve 15.000 environ à 35 francs également. En évaluant ces fournitures en moyenne à 90 francs la tonne, la charge réellement supportée de ce fait par les houillères ressort au total à

5.230.000 francs, soit par ouvrier et par poste à peu près 0 f, 68.

Les houillères mettent à la disposition des ouvriers un certain nombre de maisons ouvrières et de dortoirs dont le nombre s'est accru rapidement jusqu'en 1930. Au 31 décembre 1933, la situation à cet égard était la suivante :

Maisons ouvrières	4.191	
Logements correspondants ..	8.127	
Familles d'ouvriers logés....	7.262	contre 7.294 en 1932.
Ouvriers correspondants	10.298	contre 10.570 en 1932.
Dortoirs	14	(1) dont 4 vides.
Lits disponibles	1.581	
Ouvriers logés	466	contre 562 en 1932.

Au total, l'effectif logé atteint 10.764 soit 61,4 % de l'effectif total (11.132 ou 60,2 % en 1932). 812 logements sont concédés à des familles d'employés (764) et à quelques familles d'ouvriers (48), gratuitement. Chaque famille logée dans les cités houillères possède un jardin de 1 à 3 ares de superficie. Il existe à Sarre-et-Moselle une société de jardins ouvriers (1350 adhérents) qui a 2 jardins de démonstration, distribue des semences et des replants et organise des concours annuels.

Des bains-douches existent à tous les sièges des houillères. Ils sont généralement séparés pour les adultes, les jeunes gens et les ouvrières. Ils sont dotés de monte-habits. Tous les ouvriers s'en servent. Leur nombre total est de 1.385 en 1933, soit 11,5 % de l'effectif du fond.

Voici quelques indications sur l'activité des principales œuvres sociales des houillères en 1933 :

1° Sarre-et-Moselle. — Le « Dispensaire d'Hygiène sociale de Merlebach » comporte une section anti-tuberculeuse et une section anti-vénérienne. L'activité de la première peut se mesurer aux chiffres suivants : 1.640 ins-

(1) Y compris 4 logements pour célibataires à 10 places chacun.

crits au 31 décembre dont 438 reconnus tuberculeux ; 2.218 personnes visitées au dispensaire pendant l'année ; 3.906 visites à domicile ; 182 personnes envoyées en cure dans les différents sanatoria et préventoria, dont 49 enfants au préventorium de Pornic, appartenant à la Société ; 234 enfants envoyés en colonie de vacances, etc... A signaler également l'utilisation du vaccin B.C.G. (324 vaccinations) et le traitement par pneumothorax (180 réinsufflations en 1933). La 2^e section du dispensaire a effectué 2.510 consultations en 1933, traitant 563 cas de maladies vénériennes diverses.

« La Goutte de Lait de Merlebach » a encore étendu quelque peu son action. Moyenne des enfants inscrits pour la distribution de lait : 235 contre 191 en 1932 ; 44.636 litres de lait distribuée ; 2.908 consultations ; 3.085 visites dans les familles par les sœurs du service extérieur ; 2.568 séances de traitement aux rayons ultra-violets, etc...

Au début de l'année 1933, Sarre-et-Moselle a organisé « une consultation de nourrissons » à l'Hôpital ; son activité peut se résumer comme suit : 468 consultations ; 2.546 visites à domicile ; 308 séances de traitement aux rayons ultra-violets. (Dépenses nettes de la Goutte de Lait en 1933 et de la Consultation de Nourrissons : 96.015 francs).

En outre, Sarre-et-Moselle subventionne la plupart des sociétés sportives, musicales, horticoles et patriotiques des localités environnantes (total des subventions en 1933 : 32.521 francs). Elle a construit 2 stades modernes : celui de Merlebach et celui de la Cité Jeanne d'Arc et a mis enfin à la disposition des Sociétés de tir et préparation militaire un stand de tir, le stand Barrois.

2^e Petite Rosselle. — Le service de maternité a effectué 2.842 visite à domicile (contre 3.560 en 1932) et opéré 390 accouchements (contre 488). Consultations de nourrissons à Petite-Rosselle, Forbach et Stiring-Wendel ; 3.164 visites à domicile contre 3.400 ; 81 vaccinations B.C.G. contre

120. Comme Sarre-et-Moselle, les houillères organisent ou subventionnent diverses sociétés musicales et sportives et des patronages à Petite-Rosselle, Stiring-Wendel et Schoeck.

Ecoles. — Les deux sociétés contribuent à l'organisation de l'enseignement primaire dans les cités ou villages voisins, soit par la mise de locaux appropriés à la disposition des communes, soit encore en assumant elles-mêmes le fonctionnement des cours.

Sarre-et-Moselle met à la disposition de l'Instruction Publique 4 groupes scolaires : groupe de Reumaux (cours organisés pour 950 élèves avec salle de travail manuel, atelier de reliure, 2 cabinets de sciences, cinéma, piscine, bains-douches et cantine scolaire où les déjeuners sont gratuits ou servis au prix e o f, 75 ou 1 franc), groupe de la cité Jeanne d'Arc, groupe de Sainte-Fontaine, groupe de Sainte-Barbe (nouveau). En outre, des classes sont faites par du personnel affecté au corps enseignant de Pologne aux enfants des ouvriers Polonais. Enfin, la société entretient des cours d'enseignement secondaire à Carling. Au total, les dépenses faites à ces divers titres s'élèvent à 459.475 francs, dont 33.146 francs pour l'enseignement primaire, et 121.329 francs pour l'enseignement secondaire.

On peut rattacher à ces diverses œuvres l'entretien d'un centre familial ménager pour les filles d'ouvriers et d'employés (79.423 francs) et la contribution à diverses œuvres charitables, soupes populaires par exemple (133.130 francs).

Petite-Rosselle met, à Stiring-Wendel, à la disposition de la commune 5 écoles (2 de garçons, 1 de filles, 2 mixtes, avec logements pour instituteurs, bains-douches, cinéma) contenant 60 classes au total, 5 écoles (garçons, filles, école ménagère) contenant 24 classes à Petite-Rosselle et une école renfermant 4 classes à Forbach.

Le tableau suivant indique le montant, en 1933, des versements des patrons et des assurés aux diverses institutions de prévoyance. Les assurances des ouvriers et celles des employés sont réunies dans un même tableau :

	ASSURANCES DES OUVRIERS				ASSURANCES DES EMPLOYÉS	
	COTISATIONS PATRONALES		COTISATIONS OUVRIÈRES		COTISATIONS DES EMPLOYÉS	
	EN 1.000 FR.	EN % DES SALAIRES	EN 1.000 FR.	EN % DES SALAIRES	DES PATRONS	DES EMPLOYÉS
	—	—	—	—	—	—
Caisses Minières et leur Union	3.952	2,86	3.954	2,86	840	840
Institut d'assurances sociales de Strasbourg ou assurance des employés privés . .	1.981	1,44	1.981	1,44	13	12
Caisse d'assurance-maladie	2.883	2,09	4.343	3,15	57	115
Corporation d'assurance-accidents .	5.262	3,81			182	—
Total	14.078	10,20	10.278	7,45	1.092	967

Au total les charges d'assurances sociales s'élèvent à 26.415.000 francs, dont 24.356.000, soit 17,65 % des salaires (sans indemnités familiales), pour les assurances des ouvriers et 2.059.000 francs pour les assurances des employés.

Du fait des cotisations patronales, qui se montent à 15.170.000, dont 14.078.000 soit 10,20 % des salaires, pour les ouvriers, et 1.092.000 pour les employés, le prix de revient du charbon est grevé d'une charge de 2 f, 81 (dont 2,61 pour les ouvriers) à la tonne nette, ou de 3,27 (dont 3,03 pour les ouvriers) à la tonne marchande.

Par poste, les assurances des seuls ouvriers représentent un montant de 5 f. 74, dont 3 f. 32 à la charge des Sociétés et 2,42 à la charge de la main-d'œuvre.

III. — RÉGIME DE LA LOI DU 9 SEPTEMBRE 1919

La loi du 9 septembre 1919 met fin au régime empirique pratiqué en marge de la loi de 1810 par une transaction qui s'efforce de donner satisfaction aux protestations des socialistes et d'assurer à l'Etat, dans les concessions de mines dont l'exploitation sera sûrement lucrative, une participation aux bénéfices. Remarquons que la loi de 1919 n'abroge pas la loi de 1810 ni les textes qui, au cours du XIX^e siècle, sont venus préciser les conditions d'exploitation des mines ; elle se superpose à ces textes en les modifiant sensiblement dans leur esprit et dans leur application.

Le principe directeur de la loi de 1919 est de rapprocher la concession des mines de la concession des travaux publics, selon M. Hauriou ; il note d'ailleurs que l'assimilation est ici moins poussée que dans le cas de concession hydro-électrique où elle résulte si évidemment des articles de la loi qu'elle a été consacrée par la jurisprudence du Conseil d'Etat. Les deux principales sujétions imposées au concessionnaire de la loi de 1919 sont : le caractère temporaire de la concession et la participation de l'Etat aux bénéfices, qui s'imposeront à partir de la promulgation de la loi (« A partir de la promulgation de la présente loi, il ne sera plus accordé de concessions de mines que pour une durée limitée et avec la participation de l'Etat aux bénéfices de l'Etat et du personnel, dans les conditions fixées par le cahier des charges, qui devra être annexé au décret instituant la concession »).

a) Caractère temporaire de la concession. — La durée de la concession est fixée à 99 ans pour les gisements de houille et de lignite ; à 50 ans au moins et à 99 ans au plus pour les autres gisements. La même durée devra s'appliquer à toutes les concessions portant sur des gisements de

même nature. La concession pourra être accordée soit à des sociétés commerciales ou à des particuliers, soit à un département, à une commune, à un syndicat professionnel, mais dans ces dernières hypothèses, une loi est nécessaire. Ces concessions constitueront des droits réels immobiliers susceptibles d'hypothèques, mais la fin de la concession entraînera l'extinction de tous droits hypothécaires. Ces articles de la loi marquent bien le caractère transactionnel de cette dernière ; transaction entre des principes opposés : la mine-propriété et l'exploitation de la mine-travail public ; la mine-propriété privée et la mine-partie du domaine, à la disposition des personnes publiques.

L'exploitation des mines est considérée comme un acte de commerce, et cette disposition s'étend aux sociétés civiles existantes, sans qu'il y ait lieu pour cela de modifier leurs statuts.

Enfin, la loi institue un cahier des charges, approuvé par décret du 21 avril 1920 ; c'est un document volumineux, en 5 chapitres et 32 articles.

Outre cette exploitation par des particuliers ou des personnes morales de droit public telles que le département ou la commune, la loi prévoit l'exploitation par l'Etat ; celle-ci aura lieu soit en régie directe, soit en régie intéressée, soit par tout mode autre que la régie directe. Les organismes administratifs chargés de la gestion des mines exploitées par l'Etat sont assujettis aux mêmes droits, taxes et contributions, aux mêmes obligations générales que les concessionnaires privés, et leur exploitation est également considérée comme un acte de commerce.

b) Participation de l'Etat aux bénéfices. — La loi spécifie un intérêt réservé au concessionnaire avant tout partage avec l'Etat, dont le taux est calculé dans tous les cas en ajoutant 2 % au taux du revenu de la rente perpétuelle française comportant l'intérêt nominal le plus élevé. La part de bénéfices de l'Etat sera de 10 % sur la fraction du

super-bénéfice entre 2 et 4 % ; 20 % entre 4 et 6 %, jusqu'à 75 % de la fraction du super bénéfice excédant 100 % du capital, sans que la progression continue.

A l'expiration de la concession, la mine reviendra à l'Etat ; celui-ci demeure libre de renouveler la concession. Une notification devra être adressée par l'administration au concessionnaire avant le début de la 25^e année précédant la fin de la concession afin de l'avertir de ses intentions pendant la dernière période le bon entretien des tractions. On y prescrira les conditions spéciales destinées à assurer pendant la dernière période le bon entretien des travaux d'extraction. En même temps que la mine, seront acquis gratuitement à l'Etat en fin de concession les terrains, bâtiments, ouvrages, machines, appareils et acquis de toute nature servant à l'exploitation de la concession.

Une objection a été présentée contre le principe même de la loi de 1919 ; il est évident que la mine s'épuise par l'exploitation ; or quand l'exploitant sait qu'il dispose pour toujours de la mine, son intérêt concorde exactement avec l'intérêt général, il organise un aménagement sage de l'exploitation, il évite les gaspillages, condamnables surtout dans un pays pauvre en charbon comme le nôtre. Au contraire, quand il dispose de la mine pour un temps relativement court, son intérêt le pousse à tirer le maximum de la mine pendant le temps qui lui est imparti, sans se soucier de l'exploitant qui prendra sa succession ; il épuisera les veines les plus riches, négligeant les autres. Les précautions prises par la loi de 1919, estime-t-on, pour éviter ces gaspillages et cette hâte épuisante pour la mine, s'avèreront vaines. A ces objections, on a rétorqué que la durée de 99 ans assignée aux concessions charbonnières était assez longue pour ne pas justifier une hâte excessive de l'exploitant, d'autant plus que les progrès rapides de la technique industrielle autorisent certains à supposer qu'à l'écoulement de cette durée le charbon aura vu décroître et peut-être disparaître son importance économique.

Quant à la participation de l'Etat, voici ce qu'en pense M. Robert Laffitte-Laplace : « Superfiscalité et chimère. Superfiscalité, parce qu'elle vient en sus de tous les impôts et redevances et qu'elle peut atteindre théoriquement jusqu'à 75 % du superbénéfice. Superfiscalité, parce que les impôts et redevances, sous le régime de la loi de 1810, absorbent déjà, à eux seuls, un montant supérieur à celui des bénéfices distribués... Chimère, parce qu'en pratique, la participation ne jouera jamais, dans des conditions normales... Prenons un charbonnage prospère, en pleine exploitation qui a engagé un capital minimum de 200 francs par tonne d'extraction annuelle. La loi prévoit que ce capital aura droit, avant tout partage avec l'Etat, à un intérêt calculé en ajoutant 2 % au taux du revenu donné par la rente perpétuelle française comportant l'intérêt nominal le plus élevé, d'après le cours moyen de cette rente pendant la période considérée. Admettons que ce revenu soit de 5 %, comme c'est sensiblement le cas actuel; l'intérêt réservé serait donc de 7 %. Le capital devrait donc recevoir un intérêt de 14 francs par tonne extraite, avant tout partage avec l'Etat, mais après les amortissements habituels. Etant cumulatif, il s'augmenterait de tous les reliquats des années antérieures, tant que les bénéfices n'auraient pas permis la distribution de ce minimum annuel de 14 francs. Eh bien... pour 9 des plus puissantes Compagnies, pendant les 5 années les plus heureuses pour l'industrie houillère, le taux de 14 francs n'a été atteint que de justesse, une seule année, par une seule compagnie (Blanzv, 1929). Ainsi, même s'il n'y avait jamais eu de reliquat, même si toutes les compagnies avaient été également prospères, même si toutes les années avaient été aussi favorables que 1929, même si le taux de l'argent à long terme n'avait jamais dépassé 5 %, toutes hypothèses fort éloignées de la vérité, l'industrie houillère aurait été incapable de verser une participation quelconque à l'Etat, sous le régime de la loi de 1919. Sarre-et-Moselle, dira-t-on, fournit la preuve du con-

traire, puisque, en sus de tous impôts et redevances, cette mine sous le régime de la loi de 1919, a versé à l'Etat, pour 1930, une participation de plus de 6 millions de francs, exactement : frs. 6.053.724,48. Preuve qui n'en est pas une. Pour de multiples raisons, Sarre-et-Moselle est un cas absolument anormal. En premier lieu, la mine était déjà exploitée avant d'être concédée, le gisement était connu, les capitaux pouvaient s'y engager avec le moindre risque. En deuxième lieu, la mine était en pleine période de croissance, elle allait bientôt doubler son extraction; aucune possibilité semblable n'existe ou n'a existé pour les autres mines. En troisième lieu, la Société a été constituée en janvier 1920, au capital de 100 millions de francs, porté depuis à 200 millions, et la concession date du 31 janvier 1920; le franc de janvier 1920 valait 44 centimes or, tandis qu'il ne vaut plus aujourd'hui que 20 centimes; autant dire que, par l'effet de la dévaluation, les capitaux de 1920 ne touchent même pas la moitié de leur dû. S'il n'y avait pas eu la dévalorisation, l'Etat ne toucherait aucune participation » (Laffitte-Laplace, *l'Economie charbonnière de la France*, pp. 258-259).

Quant à la participation du personnel, la somme attribuée au personnel sera versée à la Caisse autonome de retraites des ouvriers mineurs « à moins que... plus de 20 % de l'effectif total du personnel ne réclame une répartition individuelle ». Mais une série de barrages ont été dressés pour empêcher pratiquement la pétition d'aboutir : deux votes successifs à la majorité, élaboration d'un règlement qui ne pourra entrer en vigueur qu'après homologation par le ministre, réunion quinquennale.

Le montant de la part du personnel, ainsi que sa répartition entre les parties prenantes s'il y a lieu, sera porté par voie d'affiches à la connaissance du personnel de la mine. On lui parle d'un argent qu'il ne voit pas. Aussi sera-t-il tenté de récupérer cet argent à son profit immédiat en revendiquant une majoration de salaire.

Pour conclure, selon le même auteur, « le principal reproche qu'on doit adresser (à la loi de 1919) est de mettre obstacle aux extensions verticales ou horizontales de l'industrie houillère. Sous le régime de la loi de 1919, une mine est paralysée ; elle est condamnée à n'être jamais qu'une mine stricto-sensu. Alors qu'aujourd'hui l'industrie houillère a besoin de capitaux toujours accrus, pour pousser ses ramifications dans les domaines les plus variés, en liaison avec les industries chimiques et métallurgiques, on ne craint pas de l'isoler du reste de l'économie par une hypothèse initiale qui éloignera les capitaux futurs. On ne prête pas sur une maison déjà hypothéquée. Les capitaux iront donc s'employer ailleurs, à côté de la mine, mais plus chez elle ».

Notons que ces craintes paraissent assez mal fondées, étant donné que, très souvent, les détenteurs d'actions de mines houillères investissent leurs capitaux dans des entreprises chimiques et métallurgiques, imprimant aux unes et aux autres une direction unique.

Nous donnons ci-dessous quelques indications sur les redevances et impôts qui incombent aux mines.

Deux redevances sont perçues sur l'exploitant : une redevance fixe et une redevance proportionnelle. La redevance est établie sur la base de 1 franc par hectare concédé ; elle est perçue à partir du 1^{er} janvier de la troisième année suivant l'année où a été pris le décret de concession. Dans certains cas spéciaux, la redevance est établie selon d'autres critères : elle est de 5 francs par hectare pour les mines inexploitées depuis plus de 10 ans ; inversement, elle est abaissée à 0,30 si la surface concédée ne dépasse pas 300 hectares et le revenu net 1500 francs, le combustible étant habituellement vendu pour le chauffage domestique dans un rayon de 30 kilomètres. La loi du 22 mars 1924 institue un double décime venant s'ajouter à la redevance fixe.

La redevance proportionnelle consiste en un prélève-

ment sur les bénéfices que l'article 23 de la loi du 3 août 1926 fixe à 28,325 % contre 6,80 % en 1913.

Part de l'Etat	%	20
Part des Communes :		
a) fonds commun	%	2,5
b) à la commune, siège de l'exploitation..	%	2,5
Fonds de non-valeurs	%	2,5
Frais de perception	%	0 825
	%	28,325

Notons le régime particulier des départements recouvrés ; la loi du 31 mars 1923 a rendu applicable la législation française aux exploitations du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle uniquement pour la part de l'Etat ; par contre les majorations départementales et communales locales restent en vigueur. Les redevances minières tiennent lieu de patente.

Quant aux autres impôts, les mines sont soumises au droit commun, à une modalité près. La taxe sur le chiffre d'affaires prend ici la forme de la taxe à la production. Sa perception ne frappe que les ventes effectuées par les mines, les fabricants de coke et les importateurs. Les opérations commerciales consécutives à la vente par le producteur ou l'importateur échappent à l'impôt. La raison de cette anomalie était d'éviter une double imposition. Le taux de la taxe, de 1,80 % (loi du 13 juillet 1925) passa à 2,50 % par la loi du 4 avril 1926. L'article 3 de la loi du 16 avril 1929 prévoit une élévation de 1,15 % (ce qui portait la taxe à 3,65 %) à partir du 1^{er} janvier 1930, mais cette disposition, d'abord différée au 1^{er} avril 1931 par la loi du 29 décembre 1929, fut abrogée par l'article 13 de la loi du 31 mars 1930. Voici la cause de cette abrogation : les ressources supplémentaires espérées devaient être versées à la Caisse autonome des ouvriers mineurs, afin que cette caisse pût porter de 3.500 à 5.000 francs le montant de la retraite annuelle servie à ses adhérents ; mais on démontra que la caisse disposait de ressources suffisantes

pour augmenter la retraite ; l'élévation de la taxe devenait ainsi superflue.

Le total de l'impôt correspond, selon les calculs de M. Laffitte-Laplace, qui porte sur 5 compagnies à fr. 9,07 par tonne ; le Comité des Houillères avait abouti au chiffre sensiblement analogue de Frs. 9,20 par tonne nette, Frs. 10,30 par tonne marchande ; notre industrie houillère est la plus lourdement imposée. Vers 1930, la charge fiscale dans la Ruhr par tonne de charbon était de Frs. 7,65. Vers la même époque, la charge fiscale du charbon anglais n'excède pas 70 centimes. Il s'y ajoute toutefois le montant des « royalties », loyer que les entreprises houillères doivent au propriétaire de la surface ; compte tenu de ces charges, on aboutit à un total de 3 francs par tonne. En Belgique, le total des redevances et taxes a été ramené à 1 f. 25 belge, soit 0,90 fr. français. La redevance proportionnelle des mines, de 10 %, a été supprimée en 1930.

LIVRE II

LA SITUATION ÉCONOMIQUE DES HOUILLÈRES LORRAINES

Après avoir vu l'évolution du bassin houiller lorrain depuis ses modestes origines jusqu'à son épanouissement actuel, après avoir montré son importance intrinsèque et les espoirs qu'on peut légitimement concevoir à son sujet, après avoir, tout au début de notre étude, indiqué globalement sa valeur en la comparant à celle des principaux bassins du monde, il nous reste, dans une série de chapitres particuliers, à montrer les fils ténus du complexe économique au centre duquel il se trouve, à étudier les rapports d'interdépendance qui le lient à d'autres foyers d'activité, à d'autres branches de l'activité humaine.

A cet égard, nous examinerons successivement :

1. la production des charbonnages lorrains.
2. la consommation propre des mines.
3. les ventes.
4. l'évolution du prix de vente jusqu'en 1935.
5. les principaux concurrents.
6. le besoin en charbon de la région alsacienne et lorraine.
7. les voies de communications.
8. le problème du coke dans le département de la Moselle.

I. — PRODUCTION

BIBLIOGRAPHIE

Rapport annuel du Service des Mines. 1921-1934.

Maurice BAUMONT. — La grosse industrie allemande et le charbon. Paris. 1928.

DUBOIS et KERGOMARD. — Géographie économique. Paris, 1934.

LAFFITTE-LAPLACE. — Economie charbonnière de la France. Paris, 1933.

LÉMONON. — Richesses lorraines et alsaciennes.

La production totale de charbon dans le bassin mosellan, de 3.796.000 tonnes en 1913, après avoir sensiblement décru au cours de la guerre, ne réatteignit le chiffre d'avant-guerre que vers 1921-1922, car il fallait tout d'abord remettre le matériel en état. En 1922, la production était de 4.231,347 tonnes, mais elle retombait l'année suivante, en raison d'une grève qui dura du 7 février au 5 avril. Pendant quelques années les progrès furent très lents. L'année 1927 fut une année de crise, marquée par une diminution du personnel, le maintien du taux de production (grâce à un meilleur rendement) et l'augmentation des stocks (179.038 tonnes au 31 décembre 1927). La crise s'atténua en 1928, le second semestre redevenant quasi-normal ; la production s'accrut malgré une main-d'œuvre encore moins nombreuse qu'en 1927 (de janvier à juillet l'effectif a baissé de 29.583 à 27.800 ouvriers, puis à partir de

juillet il a augmenté lentement jusqu'à 28.937 en décembre) ; elle dépasse de 188.858 tonnes celle de 1927. En 1929, année de prospérité, malgré une diminution assez notable de main-d'œuvre, encore accentuée en fin d'année par l'arrêt de deux sièges à Petite-Rosselle, la production augmente encore et dépasse de 538.229 tonnes celle de 1928 ; ce développement est dû presque uniquement à Sarre-et-Moselle. En 1930, la production nette s'élève à 6.074.198 tonnes, dont 1.050.170 de charbon gras à 30-35 % de matières volatiles et 5.021.628 de charbon flambant à 35-40 %, soit respectivement 17,3 et 82,7 % de la production totale.

La production de houille grasse en Lorraine est donc assez faible, bien moindre en tous cas qu'en Sarre (72 % en 1930), fait qui résulte en gros de la situation des couches correspondantes dans la stratigraphie du bassin sarro-lorrain et de l'ennoyage général vers le sud-ouest. Cette circonstance est d'ailleurs fâcheuse pour l'industrie métallurgique de l'Est, en raison de la cokéfaction possible, après mélange, des charbons gras. Signalons à ce sujet que les travaux de préparation du siège Cuvelette (houillère de Sarre-et-Moselle), qui doit exploiter le faisceau des gras de l'anticlinal de Merlebach, se sont poursuivis activement en 1930.

Quant à la production totale, elle baisse dans les années suivantes, années de crise.

Production du bassin mosellan

1913.....	3.796.000 tonnes
1920.....	3.168.000 tonnes
1921.....	3.643.055 tonnes
1922.....	4.231.347 tonnes
1923.....	4.163.651 tonnes
1924.....	5.271.533 tonnes
1925.....	5.279.916 tonnes
1926.....	5.324.239 tonnes
1927.....	5.365.802 tonnes
1928.....	5.554.660 tonnes
1929.....	6.092.889 tonnes

1930.....	6.074.198 tonnes
1931.....	5.698.815 tonnes
1932.....	5.267.173 tonnes
1933.....	5.394.917 tonnes
1934.....	5.529.548 tonnes

En 1927 se produisait l'événement auquel il fallait s'attendre depuis longtemps : le dépassement de la production de Petite-Rosselle par celle de Sarre-et-Moselle. Les causes en sont multiples : la nature des gisements, le caractère plus récent des installations de Sarre-et-Moselle, la différence de destination des produits des deux sociétés, Petite-Rosselle visant dans une certaine mesure à se mettre en harmonie avec les entreprises métallurgiques dépendant du même groupement, alors que Sarre-et-Moselle cherche à élargir au maximum son marché ; de plus, Petite-Rosselle est une exploitation de famille, dont les exploitants ménagent l'avenir en évitant d'épuiser le gisement.

En 1931, la production commence à fléchir en raison de la crise ; Petite-Rosselle accroît encore légèrement son extraction après avoir vu sa capacité de production diminuer en 1930 à la suite de l'accident de Saint-Charles survenu en 1929. En 1932, Petite Rosselle suit le mouvement général. La Houve souffre relativement plus que les deux autres mines du resserrement du marché par suite de son prix de revient plus élevé et du passage de son exploitation entre les mains de la direction de Sarre-et-Moselle. En 1933, s'amorce une légère reprise.

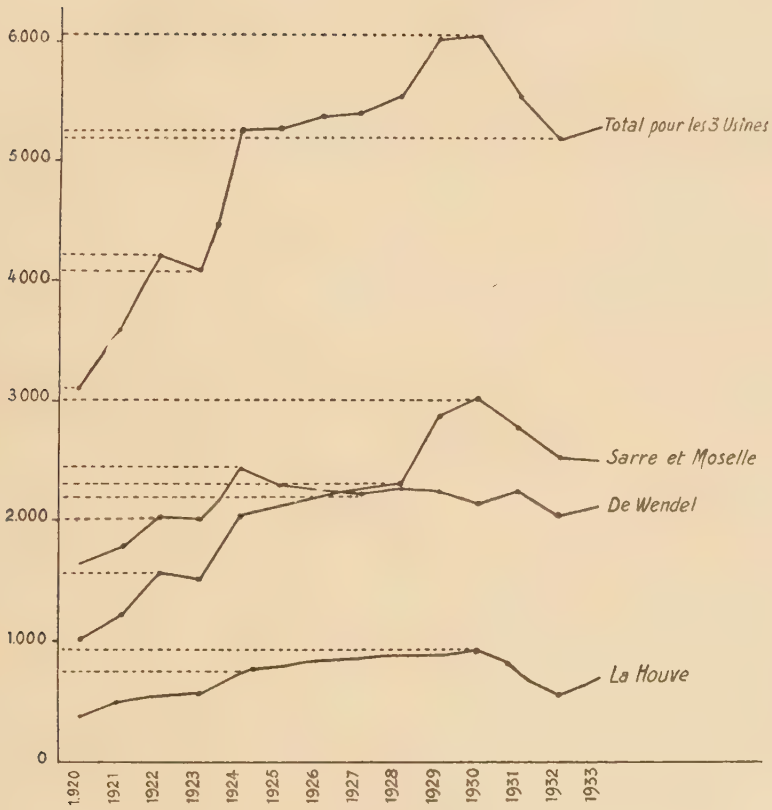
Extraction des diverses mines lorraines

	LA HOUE (TONNES)	PETITE-ROSSELLE (TONNES)	SARRE-ET-MOS. (TONNES)
1913.....	367.975	2.210.000	1.218.000
1919.....	310.000	1.286.000	914.820
1920.....	387.000	1.699.000	1.082.624
1921.....	495.817	1.842.920	1.287.749
1922.....	559.842	2.062.522	1.609.183
1923.....	570.615	2.034.725	1.558.309
1924.....	715.397	2.473.650	2.080.086

1925.....	777.777	2.353.675	2.146.064
1926.....	825.017	2.270.750	2.226.072
1927.....	843.049	2.251.370	2.268.983
1928.....	864.300	2.294.850	2.393.110
1929.....	867.782	2.263.960	2.958.747
1930.....	911.610	2.151.090	3.009.108
1931.....	711.000	2.244.457	2.741.000
1932.....	607.000	2.070.955	2.586.000
1933.....	717.000	2.117.000	2.560.000
1934.....	785.329	2.227.680	2.514.139

Si nous considérons les variations annuelles de la production, nous remarquons, année pour année, une diminution de l'extraction dès février (rarement plus tard), et une reprise en fin d'année, souvent sensible dès septembre. Ce rythme s'explique par les besoins de la consommation domestique, bien supérieurs en hiver, et qui poussent les particuliers, dès septembre, à constituer des stocks. En février par contre, les marchands de charbon et aussi les particuliers ont tendance à ne plus renouveler leurs stocks avant quelques mois, malgré les froids qui sont encore à redouter, car ils estiment que les quantités à leur disposition sont suffisantes pour subvenir aux besoins des mois à venir. Bien entendu, la reprise de fin d'année est plus tardive et moins prononcée en cas d'hiver clément ou de crise économique, comme en 1930, où l'effet de ces deux facteurs se fit sentir en même temps.

PRODUCTION du BASSIN MOSELLAN en TONNES



Tonnages nets extraits par les différents sièges

ANNEES		1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926
PETITE ROSSELLE	ST-CHARLES (gras). . . .	274.000	515.578	555.580	550.560	402.958	454.362	456.29
	ST-JOSEPH (gras). . . .	215.000	205.042	250.818	217.456	266.621	225.028	191.82
	VUILLEMIN (flambant). .	205.000	555.959	241.941	222.525	257.206	250.154	241.41
	WENDEL (flambant). .	292.000	221.580	565.482	541.857	420.201	425.609	414.09
	(flambant). .	526.000	556.402	588.661	592.667	444.654	410.552	592.80
	SIMON (flamb.)	589.000	412.779	500.055	529.880	685.010	587.160	574.61
	TOTAL . . .	1.699.000	1.842.920	2.062.522	2.054.725	2.474.650	2.555.675	2.270.75
SARRE-ET- MOSELLE	MERLEBACH. .	696.000	850.890	967.479	927.580	1.295.564	1.585.869	1.382.74
	STE-FONTAINE (gras). . . .	586.000	455.428	641.704	650.750	786.522	762.195	845.52
	TOTAL . . .	1.082.000	1.504.518	1.609.185	1.558.510	2.080.086	2.146.064	2.226.07
LA HOUVE	I/II	I II	I	I	I			
	SIEGE I/II . .	251.100	295.784	510.519	286.548	541.596	525.126	315.69
	SIEGE III . .	156.000	202.052	249.255	284.268	575.801	452.661	511.51
	TOTAL . . .	587.000	495.816	559.852	570.616	715.597	777.777	825.01

ANNEES		1927	1928	1929	1950	1951	1952
PETITE ROSSELLE	ST-CHARLES (gras). . . .	595.541	402.665	500.719	8	45.054	271.224
	ST-JOSEPH (gras). . . .	259.118	254.855	187.619	200.427	550.205	217.524
	VUILLEMIN (flambant). .	247.487	252.869	225.596	254.658	224.559	186.955
	WENDEL (flambant). .	415.599	598.996	475.885	521.456	490.215	567.828
	(flambant). .	585.594	582.559	454.376	481.853	490.560	467.581
	SIMON (flamb.)	568.651	625.186	619.965	692.768	664.286	506.045
	TOTAL . . .	2.251.770	2.294.850	2.265.960	2.141.000	2.244.457	2.070.955
SARRE-ET- MOSELLE	MERLEBACH. .	1.517.719	1.657.472	2.075.622	2.159.575	2.040.575	1.909.877
	STE-FONTAINE (gras). . . .	751.264	755.658	885.125	849.755	700.294	676.462
	TOTAL . . .	2.268.985	2.594.114	2.958.747	3.009.168	2.740.867	2.586.559
LA HOUVE	SIEGE I/II . .	597.368	501.485	294.795	522.154		
	SIEGE III . .	555.681	565.117	572.987	589.466		
	TOTAL . . .	845.045	864.500	867.782	911.600		

Extraction mensuelle de 1925 à 1932

1925 (en tonnes)

Janvier	477.867	Juillet	433.246
Février	422.724	Août	423.799
Mars	455.146	Septembre	432.489
Avril	396.264	Octobre	446.766
Mai	418.048	Novembre	441.266
Juin	407.054	Décembre	438.214

1927 (en tonnes)

Janvier	478.438	Juillet	432.629
Février	481.361	Août	439.223
Mars	495.299	Septembre	421.642
Avril	419.901	Octobre	446.200
Mai	448.200	Novembre	408.900
Juin	436.606	Décembre	455.404

1928 (en tonnes)

Janvier	490.811	Juillet	449.365
Février	448.819	Août	468.821
Mars	473.581	Septembre	459.000
Avril	391.581	Octobre	497.868
Mai	446.153	Novembre	500.280
Juin	461.967	Décembre	466.915

1929 (en tonnes)

Janvier	524.182	Juillet	557.772
Février	456.369	Août	530.691
Mars	513.769	Septembre	459.214
Avril	522.533	Octobre	537.363
Mai	504.789	Novembre	505.720
Juin	502.275	Décembre	480.222

1930 (en tonnes)

Janvier	543.325	Juillet	508.317
Février	507.412	Août	496.133
Mars	496.629	Septembre	509.598
Avril	473.	Octobre	535.007
Mai	534.796	Novembre	499.695
Juin	466.996	Décembre	502.107

1931 (en tonnes)			
Janvier	510.000	Juillet	447.000
Février	504.000	Août	455.000
Mars	499.000	Septembre	462.000
Avril	468.000	Octobre	522.000
Mai	452.000	Novembre	489.000
Juin	424.000	Décembre	462.000

1932 (en tonnes)			
Janvier	444.000	Juillet	425.000
Février	435.000	Août	420.000
Mars	423.000	Septembre	435.000
Avril	439.000	Octobre	452.000
Mai	445.000	Novembre	465.000
Juin	416.000	Décembre	463.000

1933 (en tonnes)			
Janvier	488.000	Juillet	443.000
Février	467.000	Août	429.000
Mars	458.000	Septembre	450.000
Avril	441.000	Octobre	484.000
Mai	446.000	Novembre	567.000
Juin	433.000	Décembre	480.000

Notons l'amélioration du rendement ouvrier sensible surtout depuis 1930, et due à l'amélioration du matériel, à l'emploi de méthodes nouvelles, au chômage dont la crainte rend l'ouvrier plus attentif au travail.

	RENDEMENT JOUR		FOND ET JOUR	
	1913	1933	1913	1933
Moselle	1.045	2.001	775	1.273
Ensemble de la France ..	978	1.238	695	832

On s'efforce depuis longtemps dans les mines lorraines d'augmenter la qualité des produits par le lavage ; cette tendance est devenue sensible surtout depuis la guerre. En 1923, les charbons lavés représentaient 39 % de la production ; en 1924, on en lavait 47,5 % ; 47,6 % en 1925 ; 52,8 % en 1926 ; 54 % en 1927 (43,6 % à Petite-Rosselle ; 60,5 % à Sarre-et-Moselle ; 57,5 % à La Houve). Les progrès en ce sens sont un peu plus lents à Petite-Rosselle que dans les deux autres mines. En 1928, on passe

aux lavoirs 4.728.714 tonnes, soit 71,5 % de la production brute ; en 1929, 4.580.241 tonnes, soit 63 % de la production ; en 1930, 68 % ; en 1931, 71,5 % ; en 1932, 70,8 %. En même temps que le lavage, le triage fait de grands progrès jusqu'en 1929 pour diminuer ensuite : 1.865.994 tonnes passées aux triages et culbutages, soit 28,5 % de l'extraction brute, en 1928 ;

2.688.159,5 tonnes en 1929, soit 38 % de l'extraction nette
 2.241.923 tonnes en 1930, soit 32 % de l'extraction nette
 1.908.910 tonnes en 1931, soit 28,5 % de l'extraction nette
 1.811.753 tonnes en 1932, soit 29,2 % de l'extraction nette

Bien entendu, lavages et triages entraînent une diminution de la production nette par rapport à la production brute, d'ailleurs largement compensée par l'augmentation de la valeur des produits marchands.

Tonnage brut et extraction nette totale en 1928

	TONNAGE BRUT	EXTRACTION NETTE TOTALE		
Petite-Rosselle	2.719.360	2.297.250	84,7 %	de
Sarre-et-Moselle ...	2.917.350	2.393.110	82 %	% l'extraction
La Houve	960.398	864.300	92 %	brute

Répartition par quantité marchande de la production nette extraite par les houillères lorraines en 1928, en 1.000 tonnes

	PETITE-ROSSELLE	SARRE ET MOSELLE	LA HOUE	ENSEMBLE DES HOUILLÈRES
Gros et criblé..	547 23,7	577 24,1	320 37	1.444 26
Tout venant ..	234 10,2	116 4,8	17 2	367 6,6
Mêmes bruts ..	314 13,6	207 8,7	52 6	573 10,5
Grains lavés ..	762 33,3	985 41,2	294 34	2.041 36,6
Fines lavées ..	232 10,1	428 17,8	95 11	755 13,6
Escaillages et schlemmes	208 9,1	80 3,4	86 10	374 6,7
Extract. totale .	2.297 100	2.393 100	864 100	5.554 100

NOTE : Seule Petite-Rosselle vend encore des quantités importantes de tout-venant. Cependant, ce tonnage est en forte diminution : 10,2 % en 1928 contre 18,6 % de la production en 1925.

Production brute, triage, lavage, production nette en 1932

	Charbon lavé				Charbon criblé, trié et escaillage		Extraction nette totale	
	Tonnage brut	Tonnage passé aux lavoires	Tonnage nette	% de l'extrac. nette	Tonnage passé au criblage	% de l'extract. nette	Tonnage nette	% de l'extr. brute
Sarre-et-Moselle .	3.890.476	3.014.732	2.538.176	79,5	875.744	655.642	20,5	3.193.818 82
Petite-Rosselle ..	2.525.564	1.587.555	1.176.784	56,8	936.009	896.571	43,2	2.073.355 89,2
Total 1932	6.214.040	4.402.287	3.714.960	70,8	1.811.753	1.552.215	29,2	5.267.173 84,7
Total 1931	6.878.569	4.969.659	4.076.012	71,5	1.908.910	1.622.805	28,5	5.698.815 82,9
Total 1930	7.170.229	4.928.306	4.133.991	68,0	2.241.923	1.940.207	32,0	6.074.198 84,7

Répartition par qualités marchandes de la production nette

	Gros et criblé		Tout venant	Menus bruits	Grains lavés	Fines lavées	Escaillage et schlamus
	1.000 T.	%					
Sarre-et-Moselle .	631	19,8	25 0,8	309 9,7	1.278 39,9	807 15,3	143 4,5
Petite-Rosselle ..	327	15,8	108 5,2	176 8,5	776 37,4	598 19,2	288 13,9
Total 1932	958	18,2	135 2,5	485 9,2	2.054 39,0	1.205 22,9	431 8,2
Total 1931	1.142	20,0	256 4,1	561 9,9	2.187 38,4	1.154 20,3	420 7,4
Total 1930	1.320	21,7	245 4,1	755 12,4	2.383 39,3	1.026 16,9	344 5,7

II. — CONSOMMATION PROPRE DES MINES PRODUCTION D'ELECTRICITE

BIBLIOGRAPHIE

Rapport annuel du Service des Mines. 1921-1934.

LAFFITE-LAPLACE. — Richesses lorraines et alsaciennes.

Annuaire des Sociétés par actions du Bas-Rhin, du Haut-Rhin, de la Moselle et du Luxembourg. 1935.

La Société Houillère de Sarre-et-Moselle.

CONSOMMATION PROPRE DES MINES

Nous examinerons la consommation propre de chacune des mines prises séparément, puis nous verrons les variations des distributions de charbon aux ouvriers et aux employés.

Dans les années qui ont suivi la guerre, on a augmenté considérablement le matériel utilisant la force motrice, notamment l'outillage pneumatique ; il en est résulté une forte augmentation de la consommation propre. Par ailleurs, on notera aussi une modification dans la qualité du charbon consommé. En 1919, on brûlait par jour 100 tonnes de tout-venant ; en 1922, on n'en brûle plus une tonne, la consommation propre se composant de schlamms et de barrés dont la teneur en cendres atteint parfois 40 %. Si la consommation propre avait augmenté de 169.000 tonnes à 174.000 tonnes, le rapport de cette consommation propre à la production nette avait néanmoins diminué de 10 à 8,5 %, en raison de l'augmentation de la production. En 1923, ce rapport monte à 9,3 %, ce qui correspond à

189.618 tonnes, la production nette étant de 4.163.651 tonnes ; en effet, pendant les 2 mois de grève, de nombreux services ont continué à fonctionner dans les mêmes conditions qu'en période normale, notamment tous ceux ayant trait à l'entretien de la mine.

En 1924, l'augmentation apparente de la consommation propre de Petite-Rosselle (243.779 tonnes) est compensée par le fait que cette houillère a beaucoup développé ses ventes de courant électrique, qui ont passé de 1 à 6 millions de kwh. Les 5 millions de kwh supplémentaires nécessitent pour leur production environ 10.000 tonnes de charbon, soit 0,4 % de la production totale ; on voit qu'en réalité la consommation des services de la mine n'a pas sensiblement varié par rapport à la production totale.

24 millions de kwh sont vendus en 1925, correspondant à 48.000 tonnes de charbon qu'il faut déduire de la consommation totale de Petite-Rosselle : 276.309 tonnes, pour avoir la consommation réelle des mines ; celle-ci correspond à environ 9,7 % de la production.

La consommation s'abaisse jusqu'en 1927 où elle n'est que de 212.000 tonnes (y compris la consommation nécessaire à la production de courant électrique) pour remonter ensuite et atteindre 339.367 tonnes (15 %) en 1929.

Ces chiffres considérables, outre les causes générales influant sur tous les charbonnages lorrains, sont dûs à la dispersion des puits et à un outillage souvent ancien.

A Sarre-et-Moselle, comme à Petite-Rosselle, on augmente considérablement après la guerre, le matériel consommant de la force motrice. Puis, la consommation propre diminue et les progrès réalisés se traduisent par ces chiffres (en 1919 : 22 %) :

consomm. propre de 1920 : 215.000 T.,	soit 20	%	de la prod. nette
consomm. propre de 1921 : 204.073 T.,	soit 15,6	%	de la prod. nette
consomm. propre de 1922 : 209.140 T.,	soit 13	%	de la prod. nette
consomm. propre de 1923 : 195.308 T.,	(soit 12,5	%	de la prod. nette
consomm. propre de 1924 : 218.175 T.,	soit 10	%	de la prod. nette

Ces chiffres devraient être légèrement majorés, car les services du puits VI consomment du gaz de four à coke : en 1924, 40.000.000 m³, qui équivalent mensuellement à 750 tonnes de charbon, soit 9.000 tonnes pour l'année entière. En 1925, la consommation de gaz correspondait à 20.000 tonnes de charbon ; en 1927 à 10.400 tonnes de charbon.

Sarre-et-Moselle, de même que Petite-Rosselle, produit, mais en bien moindre quantité, du courant électrique : 1.400.631 kwh. en 1924.

En 1927, la consommation propre de Sarre-et-Moselle n'atteignit plus que 7,9 % de la production nette, sans tenir compte, bien entendu, du charbon dépensé pour les livraisons d'énergie électrique à la mine et au commerce. Un chiffre aussi bas n'a pu être maintenu durant les années suivantes ; aussi la consommation propre atteignit-elle 343.386 tonnes en 1930, soit 11 % de la production nette.

La consommation propre de La Houve est très faible si nous ne tenons pas compte de la consommation de charbon par la Centrale Electrique voisine :

2.000 tonnes en 1920,	soit 0,5 %	de la production nette
3.307 tonnes en 1921,	soit 0,67 %	de la production nette
3.636 tonnes en 1922,	soit 0,65 %	de la production nette
3.926 tonnes en 1923,	soit 0,68 %	de la production nette
3.417 tonnes en 1924,	soit 0,48 %	de la production nette
3.059 tonnes en 1925,	soit 0,40 %	de la production nette

Par ailleurs, la mine de La Houve a fourni en 1922 à la Centrale pour 43.300 tonnes de charbon, soit 8 % de la production ; en 1923, pour 56.000 tonnes, soit 9,9 % de la production ; en 1924, pour 77.000 tonnes, soit 10,8 % de la production ; en 1925, pour 51.000 tonnes, soit 6,6 % de la production.

Si nous bloquons la consommation propre de la mine et la consommation de la Centrale alimentée par la mine, nous trouvons évidemment des chiffres plus considérables :

91.000 tonnes en 1926, soit	11	%	de la production
57.453 tonnes en 1927, soit	6,8	%	de la production
64.160 tonnes en 1928, soit	5,7	%	de la production
71.853 tonnes en 1929, soit	8,3	%	de la production
72.080 tonnes en 1930, soit	8	%	de la production

La comparaison de ces consommations avec celles des mines du Nord et du Pas-de-Calais, qui fait intervenir des données techniques très exactes, fut faite par l'ingénieur en chef des Mines de la Moselle, dans son rapport pour l'année 1927 ; elle est remarquable de précision et nous la reproduisons intégralement : « (Les consommations des mines lorraines) sont manifestement plus fortes, surtout en ce qui concerne Sarre-et-Moselle et Petite-Rosselle, que celle des exploitations du Nord et du Pas-de-Calais, dont la consommation brute est par rapport à la production totale, de l'ordre de 6,5 % au lieu de 9,9 % en Lorraine. On peut encore comparer la consommation des fosses totalement électrifiées du Pas-de-Calais qui est de l'ordre de 22 kwh à la tonne, ou un bon charbon de 22 kg à la tonne, avec celles de Sarre-et-Moselle, où l'on consomme :

A Merlebach 33 kwh plus 40 kg de bon charbon à la tonne ;

A Saint-Fontaine 13 kwh plus 55 kg de bon charbon à la tonne.

Ces différences ne tiennent pas uniquement à des différences de consommation des machines. Seules les machines d'extraction à vapeur, encore en très grande majorité en Lorraine, consomment plus que les machines d'extraction électriques du Nord de la France. Mais les autres machines mues directement par la vapeur, telles que les gros turbo-compresseurs employés à Sarre-et-Moselle, sont indiscutablement plus économiques que les compresseurs électriques, et sauf ces deux exceptions toutes les autres machines sont mues par l'électricité, de sorte que la question du rendement ne joue pas.

« Quatre faits influent au contraire sur le taux de la consommation propre des houillères lorraines :

a) l'exhaure considérable : on dépense, par exemple, 16 kwh à la tonne au siège I de La Houve, plus encore probablement au puits Simon de Petite-Rosselle ;

b) l'aérage fonctionnant sous forte dépression (125 à 300 mm au lieu de 60 à 80 dans le Nord) par suite des nappes importantes de grisou à chasser. On consomme 4,6 kw. à la tonne pour la ventilation à Merlebach, contre 2 kwh dans les mines du Pas-de-Calais (Béthune par exemple).

c) la consommation d'air comprimé, très notablement supérieure en Lorraine (par exemple 350 m³ d'air comprimé à basse pression à la tonne au siège Sainte-Fontaine de Sarre-et-Moselle pour 100 m³ d'air dans certaines fosses de Lens) en raison :

du grand nombre de ventilateurs secondaires (fosses grisouteuses) et des treuils pour la traction ;

des importantes consommations des haveuses (percutantes et séquantes) et des marteaux perforateurs, très supérieures à celles des marteaux piqueurs en usage dans le Nord de la France.

d) l'utilisation généralisée de la traction mécanique, surtout des locomotives à air comprimé ».

Les mines procèdent enfin, comme l'on sait, à des distributions aux ouvriers et employés, distributions qui augmentèrent depuis la fin de la guerre jusqu'à 1924 : 73.000 tonnes en 1920, soit 2,3 % de la production, contre 106.114 tonnes en 1924, soit 2 % de la production. A partir de 1925, elles diminuèrent, de même que le nombre des ouvriers, pour ne plus être en 1932, que de 83.479 tonnes, soit 1,1 % de la production. Toutefois, au moment de la grande prospérité, en 1929, elles avaient atteint un second sommet : 101.025 tonnes, soit 1,7 % de la production.

Consommation propre (non compris les charbons distribués aux ouvriers et employés)

Consommation propre par années

Consommation propre									
	CHARRONS PRODUITS	PETITE- ROSSELLE	SARRE-ET- MOSELLE		LA HOUE (SANS LA CENTRALE ÉLECTRIQUE)		TOTAL (NON- COMPRIS LES CHARRONS DISTRI- BUÉS AUX OUVR. ET EMPLOYÉS)		DISTRIBUÉ AUX OUVRIERS ET EMPLOYÉS
			169.000 (10 % de production nette contre 13 % en 1919)	219.000 (20 % contre 22 %)	2.000 (0,5 % contre 3 % en 1919) ^{1 2}	386.000 (12 % contre 15 %)	73.000 (23 % de prod.) (69.000 de 19)		
1920.....	3.168.000	169.000 (10 % de production nette contre 13 % en 1919)	219.000 (20 % contre 22 %)	2.000 (0,5 % contre 3 % en 1919) ^{1 2}	386.000 (12 % contre 15 %)	73.000 (23 % de prod.) (69.000 de 19)			
1921.....	3.643.055	168.555 (9,15% de prod. nette)	204.074 (15,6% de prod. nette)	3.307 (0,67% de prod. nette)	405.936 (soit 11,15 % pr. n.)	82.626 (2,26% de prod. nette)			
1922.....	4.231.347	174.400, 8,5%	209.140, 13 %	3.636, 0,65% ³	387.176, 9,1%	90.122, 2,13%			
1923.....	4.163.651	189.618, 9,3% ⁴	195.308, 12,5 %	3.926, 0,68%	388.852, 9,3%	79.165, 1,9 %			
1924.....	5.271.533	243.779, 9,8% ⁵	218.175, 10%	3.417, 0,48%	465.371, 8,8%	106.115, 2 %			
1925.....	5.279.916	276.303, 12,4%	222.917, 10,4%	3.059, 0,40%	502.279, 9,5%	101.200, 1,9%			
1926.....	5.324.239	269.226, 11,9%	236.177, 10,5%	91.000, 11 % ⁶	566.004, 10,6%	101.347, 1,9%			
1927.....	5.365.802	212.000, 9,4%	261.000, 7,9%	57.453, 6,8% ⁸	530.453, 9,9%	95.539, 1,8%			
1928.....	5.554.660	302.125, 13,1%	278.832, 11,7% ⁷	64.160, 5,7%	645.116, 11,6%	93.305, 1,7%			
1929.....	6.092.889	339.367, 15%	317.506, 13,5%	71.853, 8,3%	728.726, 12%	101.025, 1,7%			
1930.....	6.074.198	318.759, 14,8%	343.486, 11%	72.070, 8%	734.325, 12,1%	97.739, 1,6%			
1931.....	5.698.815					84.272, 1,6%			
1932.....	5.267.173					83.479, 1,6%			

(Voir la note à la page suivante.)

1) Cette diminution très sensible est due surtout à l'amélioration des chaufferies.

2) Ce chiffre est insignifiant, car il ne tient pas compte de la consommation de la centrale voisine de la mine à laquelle elle fournit le courant et même la vapeur.

3) Sans tenir compte de la vapeur fournie à la centrale électrique, la mine de La Houve a fourni à la centrale :

en 1922, pour 43.300 T. de charbon, soit 8 % de sa production
en 1923, pour 56.000 T. de charbon, soit 9,9 % de sa production
en 1924, pour 77.000 T. de charbon, soit 10,8 % de sa production

4) L'augmentation de l'importance de la consommation propre à Rosselle et à La Houve par rapport à la production s'explique si l'on remarque que pendant les deux mois de grève de nombreux services ont continué à être assurés dans les mêmes conditions qu'en période normale. Le résultat obtenu à Sarre-et-Moselle, où, malgré la grève, la consommation propre a été réduite en valeur absolue par rapport à la production totale, est dû à la continuation des efforts faits par cette société pour améliorer les conditions d'emploi des combustibles.

5) L'augmentation apparente de la consommation propre de Petite-Rosselle en 1924 est compensée par le fait que cette houillère, en 1924, a beaucoup développé ses ventes de courant électrique, qui sont passées de 1 à 6 millions de kilowatts-heure ; les 5 millions de kwh supplémentaires nécessitant pour leur production environ 10.000 tonnes de charbon, soit 0,4 % de la production totale ; on voit qu'en réalité la consommation des services de la mine n'a pas sensiblement varié par rapport à la production totale.

6) Ce chiffre tient compte du charbon dépensé pour les livraisons d'énergie électrique à la mine et au commerce.

7) On ne tient pas compte, dans ce chiffre, du charbon nécessaire à la production d'électricité vendue au dehors ; mais on y tient compte de l'équivalent en bon charbon de gaz de four à coke brûlé sous ses chaudières par Sarre-et-Moselle.

8) Sans tenir compte du charbon nécessaire à la production d'électricité vendue au dehors.

9) A partir de cette année, le nombre des ouvriers décroît.

II. — FOURNITURES D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

Dans de nombreuses entreprises, surtout dans les régions pauvres en chutes d'eau, on produit l'électricité à partir du charbon ; c'est ainsi qu'en France, les centrales thermiques consomment plus de trois millions de tonnes de charbon. Ce sont des acheteurs intéressants pour nos charbonnages, car ils acceptent du charbon gras, sale, impropre au chauffage domestique. Les deux ordres d'entreprises étant si étroitement liés, il est tout naturel de retrouver fréquemment les mêmes noms dans leurs Conseils d'administration respectifs, de même d'ailleurs que dans ceux des Sociétés distributrices d'électricité et des sociétés de carburants en général. Ainsi M. Herrenschmidt siège aux Conseils de la Houve, de S.A.L.E.C., de l'« Énergie électrique du Rhin », du « Gaz de Strasbourg », de l'« Électricité de Strasbourg », de Pechelbronn, de la Société Alsacienne des carburants (ayant pour objet le commerce et l'industrie des hydrocarbures et des carburants de toutes sortes et de leurs sous-produits...) ; on retrouve M. Cuvellette à Sarre-et-Moselle, à la Société Mosellane Industrielle et financière, à S.A.L.E.C., à la Société des aciéries électriques d'Ugine-Uckange ; M. Courau est membre des Conseils de la Houve, de Saint-Avold, de la Société Mosellane Industrielle et Financière, de S.A.L.E.C., de la Société Alsacienne des carburants, de Pechelbronn ; à la Houve et à S.A.L.E.C., on note MM. Gunzert, Braun, Gouvy, Peychez.

Nos mines lorraines se doublent au surplus de centrales électriques, qui font corps avec la mine.

Une grosse partie de l'énergie électrique produite par nos mines houillères est livrée au public, soit dans la région à proximité immédiate des houillères, soit surtout par l'intermédiaire des lignes à 65.000 V. en provenance de Creutzwald ou du puits Simon.

Petite-Rosselle a les 4/5^e de sa puissance au siège Simon sous forme moderne (turbos de 15.000 kw., chaudières de 915 m² de surface de chauffe). Voici un tableau donnant pour ces dernières années : la puissance installée, la puissance normalement en marche, la puissance moyenne, l'énergie produite, l'énergie consommée, l'énergie vendue à l'extérieur (en kw.) :

	PUISSANCE					ÉNERGIE
	PUIS- SANCE INSTALLÉE (en kw)	NORMA- LEMENT EN MARCHE	PUIS- SANCE MOYENNE	ÉNERGIE PRODUITE (en kw)	ÉNERGIE CONSOMMÉE (en kw)	VENDUE À L'EX- TÉRIEUR
1928	52.000	35.000	13.500	117.305.000	74.971.000	42.334.000
1929	47.475	35.000	16.100	141.934.460	83.322.245	58.612.215
1930	47.475			140.440.000	76.769.000	63.671.000
1932	47.475			176.303.000	127.203.000	49.100.000
1933	47.475			96.287.000	123.254.000	50.845.000

Sarre-et-Moselle a des unités installées à ses deux sièges qui sont reliés entre eux et à La Houve, mais avec une partie moderne prépondérante à Merlebach (deux chaudières au charbon pulvérisé de 1.000 m³ — deux turbos de 6.000 kw.). La quasi-totalité de sa production fut réservée aux besoins intérieurs de la société jusqu'en 1934. Contrairement aux prévisions de l'ingénieur des mines en 1927, Sarre-et-Moselle ne s'est pas orienté depuis lors vers la vente d'énergie aux sociétés de distribution.

	Puissance installée	Puissance normale- ment en marche	Puissance moyenne en kw	Energie produite en kw	Energie achetée en 1.000 kw	Energie consommée en kw	Energie vendue à l'extérieur
1928...	22.600	11.400	8.100	69.725.000		67.908.000	1.824.000
1929...	22.600	11.400	8.400	71.723.760	15.863	69.995.771	1.743.852
1930...	22.600	—	—	77.823.000	35	76.342.000	1.517.000
1932...	42.600	—	—	88.341.000	(20.096)	105.720.000	2.717.000
1933...	37.600	—	—	96.287.000	22.408	109.833.000	8.862.000
1934...	37.600	—	—	113.359.000	24.040	106.668.000	30.731.000

Quant à La Houve, elle a une Centrale compacte qui alimente d'une part la houillère et vend le surplus (2/3 de sa production) à sa filiale S.A.L.E.C. qui couvre de ses lignes des territoires étendus en Lorraine et en Alsace, et aux autres sociétés de distribution.

	Puissance installée	Puissance normale- ment en marche	Puissance moyenne en kw	Energie produite en kw	Energie achetée en 1.000 kw	Energie consommée en kw	Energie vendue à l'extérieur
1928...	38.250	22.500	12.800	111.659.000	39.397	60.452.000	82.714.000
1929...	36.700	30.000	14.400	125.880.672	10.797	44.347.623	92.330.025
1930...	36.700	—	—	103.058.000	—	28.898.000	84.422.000
1932...	38.200	—	—	97.758.000	—	—	—
1933...	38.200	—	—	91.031.000	—	—	91.031.000

Pour l'ensemble de la production d'électricité par les houillères on peut donner le tableau suivant :

	Puissance installée	Puissance normale- ment en marche	Puissance moyenne en kw	Energie produite en kw	Energie achetée en 1.000 kw	Energie consommée en kw	Energie vendue à l'extérieur
1928...	112.850	68.900	35.400	298.689.000	10.459	182.276.000	126.872.000
1929...	107.350	76.400	38.900	339.538.892	10.813	197.665.639	152.686.092
1930...	106.855	—	—	321.321.000	10.297	182.009.000	149.610.000
1932...	128.275	—	—	362.402.000	—	192.306.000	129.479.000
1933...	123.275	—	—	361.517.000	22.408	233.187.000	150.738.000
1934...	144.700	—	—	366.140.000	24.040	231.926.000	158.254.000

En 1927, le rapport du service des mines donnait sur l'intégration de la production d'énergie, les précisions suivantes : « La question de l'aménagement général des disponibilités d'énergie de l'Est de la France se pose de plus en plus et les trois grandes sources existantes devront être également utilisées :

énergie thermique des houillères qui brûlent des mélanges peu vendables à 4.500-5.000 calories,
 énergie en excès des hauts-fourneaux (gaz à 900 calories),
 énergie hydraulique du Rhin.

Ces énergies coûteront d'ailleurs probablement des prix équivalents. Comme la sidérurgie s'équipe avec des groupes chaudières-turbos à haute pression (chaudières alimentées en gaz de haut-fourneau), comme l'aménagement du Rhin est en cours, et comme les houillères auront de plus en plus des excédents d'énergie à vendre pour utiliser leurs catégories inférieures, la région lorraine disposera d'ici quelques années d'une quantité notable d'énergie électrique, supérieure aux besoins locaux, et qu'il faudra envoyer probablement à grande distance, peut-être même sur Paris ».

III. — VENTES

BIBLIOGRAPHIE

- Rapports annuels du service des mines. 1920-1934.
- KERGOMARD. — Géographie économique. Paris, 1934.
- GRUNER. — Les houillères françaises. 1906.
- LÉMONON. — Richesses lorraines et alsaciennes. 1926.
- LAFFITTE-LAPLACE. — L'économie charbonnière de la France. 1933.
- PETIT. — Importance des arrivages de la Ruhr. Revue d'économie politique. 1924.
- Bulletin du Comité des Houillères. 30 Janvier 1934.
- Axel SCHMIDT. — Die Steinkohle in Oberschlesien und in der Saar, 1919.
- Dr. Josef BURGER. — Der Kohlenhandel der Pfalz, in « Kohlenhandelsfragen ». 1925.
- Helmut DIETRICH. — Die Kohlenversorgung Suddeutschlands. Wurzburg. 1930.
- Franz EULENBURG. — Probleme der deutschen Handelspolitik. Ienā. 1925.

I. — EVOLUTION GÉNÉRALE DES VENTES

1. — *Considérations générales*

Les ventes de charbons lorrains, depuis la guerre, outre les conditions de débouchés particulières dans lesquelles elles sont placées, obéissent à deux séries de principes qui ont déterminé leurs variations :

1° Les variations annuelles de la consommation ; celle-ci est particulièrement importante en automne, vers octobre, en prévision de l'hiver, puis vers janvier, au moment où l'hiver est le plus rude. Elle atteint un minimum à peu près en juin. Les stocks ont tendance à varier inversement ; néanmoins, ils varient aussi sous l'influence de cet autre facteur très important qu'est la production ; celle-ci manque souvent de souplesse, ne s'adapte pas exactement à la consommation, et peut entraîner ainsi des variations excentriques des stocks.

2° Des variations d'un rythme plus long qui est le rythme même de la vie économique en général, avec son alternance de crises et de périodes de prospérité ; d'ailleurs, des conditions particulières, une grève par exemple, peuvent ici encore, donner à ces variations une forme anormale. Depuis la guerre, on peut distinguer pour le charbon lorrain les mouvements suivants : période de ventes excelleute de 1920 à 1927, puis crise de 1927, rapidement terrassée par les années 1928-1929, années de très forte consommation ; années 1930-1931, correspondant à une nouvelle crise, et marquée par une production très supérieure à la consommation ; enfin 1932-1933, où la production s'adapte à la consommation.

2. — *De 1920 à 1927*

D'une façon très générale, cette période qui a vu l'intégration de la houillère lorraine dans le système économique français, est favorable aux ventes. Les destructions dans les houillères du Nord et du Pas-de-Calais, en limitant la force productrice de ces houillères, et les importations de charbons étrangers qui ne sont pas excessives par rapport à notre demande, aménagent ainsi aux charbonnages lorrains une situation commerciale favorable.

Immédiatement après le rattachement des départements alsaciens-lorrains, la répartition du charbon lorrain fut assurée par le bureau de ravitaillement en combustible d'Alsace et Lorraine, installé à Strasbourg, et dépendant de la Direction Générale du commerce, de l'industrie et des mines d'Alsace-Lorraine. En 1920, la production des houillères lorraines est réservée à la consommation locale, dont les besoins étaient fort importants ; cette année ne vit pas d'expéditions vers l'intérieur de la France, comme il y en avait eu auparavant. Ce système de répartition, issu de la guerre, prit fin le 14 avril 1921 pour toute la France ; mais dès le début de l'année, il avait cessé de fonctionner pratiquement dans les trois départements, où la demande était inférieure à l'offre. Les stocks atteignirent un maximum en avril : 83.000 tonnes, pour retomber à 42.300 tonnes en décembre. Pendant la période de mévente, printemps-été, l'extraction avait dû être réduite ; on dut pousser les travaux préparatoires, ou faire chômer les ouvriers un jour sur deux par semaine. En effet, les houillères lorraines, mal organisées pour la mise en stock, avaient dû recourir à des moyens de fortune : en mai, Sarre-et-Moselle construisit rapidement une installation provisoire lui permettant d'augmenter ses stocks.

Dans l'ensemble, on peut distinguer trois périodes en 1921 :

1. janvier-juin : demande faible, extraction lente.
2. juin-septembre : augmentation des ventes accentuée par la grève anglaise.
3. septembre-décembre : les charbons anglais réapparaissent, et obligent nos houillères à baisser leurs tarifs.

En 1922, année favorable,, il n'y eut mévente qu'en avril-juin, accompagnée parfois de chômage partiel ; mais dès juillet, les houillères ressentent les effets heureux de la grève américaine ; et, en fin d'année, elles n'arrivent pas à satisfaire toutes les demandes. Stocks : 42.292 en janvier ; 135.000 en juillet ; 52.180 en décembre.

1923 vit une demande très forte, en raison de la suspension des arrivages de charbon allemand dès la mi-janvier (résistance passive dans la Ruhr). Aussi les stocks sont-ils aibles : 52.180 tonnes en janvier, qui sont épuisées ensuite en raison d'une grève ; 21.000 tonnes en septembre ; 22.208 en décembre. Faibles également en 1924 : 22.808 en janvier et 23.918 en décembre. Ils remontent en 1925, qui vit des conditions commerciales moins favorables : 23.918 tonnes en stocks au mois de janvier ; 36.510 tonnes en décembre. Total des ventes : 4.490.914 tonnes.

Les conditions commerciales furent excellentes en 1926. La grève des houillères britanniques qui dura du 1^{er} mai au début de décembre créa dans toute l'Europe un déficit considérable de la production houillère. D'autre part, la dépréciation de la monnaie nationale stimula les acheteurs pendant le premier semestre, de sorte que pendant toute l'année, la demande demeurait supérieure à l'offre.

Les difficultés d'approvisionnement des consommateurs français amenèrent les pouvoirs publics à imposer aux houillères certaines restrictions aux exportations. Le régime des licences d'exportation fut rétabli à partir du 2 juillet. Elles furent d'abord accordées à destination de

chaque pays, sur la base du contingent qu'il avait reçu du 1^{er} octobre 1925 au 1^{er} mars 1926, puis on limita les exportations à partir du 1^{er} octobre, à 50 % de ce contingent ; à partir du 15 décembre aux 2/3 (sauf pour la Belgique et le Luxembourg qui continuèrent à recevoir le contingent normal). Au 1^{er} janvier 1927, la liberté d'exportation fut rétablie, sauf pour les houilles carbonisées.

Ces mesures, qui visaient d'ailleurs toutes les houillères françaises, frappèrent plus sensiblement les houillères lorraines qui vendent une part notable de leur tonnage à l'exportation.

Ajoutons que les houillères consentirent en 1926 à effectuer certaines livraisons par priorité afin d'assurer l'approvisionnement des services publics. En décembre et en novembre, elles ont livré pour chaque mois : 29.000 tonnes. Le total des expéditions avait été de 4.497.339.

3. — 1927, année de crise

La crise charbonnière mondiale pénètre en France, aggravée encore par la volonté systématique des Anglais de reconquérir leurs marchés. Leur retour offensif sur le marché français est d'ailleurs facilité par l'amélioration du cours du franc (il passe de 200 à 126 par rapport à la livre), qui alourdit la résistance de nos houillères. La production se maintient néanmoins au niveau de 1926, et si l'on note une décroissance progressive du nombre d'ouvriers (30 836 en janvier ; 29.949 en décembre), elle a été compensée par l'augmentation du rendement. Les pouvoirs publics furent amenés à réglementer l'importation de la houille par un décret du 25 mai 1927 qui ne joue du reste effectivement que pour les livraisons aux services publics (le réseau de l'Est qui avait supprimé ses achats de charbons français et sarrois, les reprit de ce fait).

D'autre part, grâce à l'abrogation au 1^{er} janvier 1928 du décret du 25 mai 1927, le contingent de houille autorisé à pénétrer en Allemagne passe pour les mines lorraines de 10.000 à 30.000 tonnes par mois. Par ces diverses mesures, on réduisit les effets de la crise sur notre production houillère.

Les stocks augmentèrent de façon constante jusqu'en août (187.725 tonnes), puis se maintinrent à ce niveau pour ne redescendre qu'en décembre à 168.331 tonnes. Le stockage fut surtout important pour Sarre-et-Moselle, où il atteignit 6 % de l'extraction annuelle, soit 3 semaines de production, et pour La Houve qui fut obligée de créer des installations provisoires de mise en stock. Le stockage fut moins important pour Petite-Rosselle, qui profite des livraisons assurées à la firme de Wendel (il n'a pas dépassé 1,3 % de la production annuelle).

Stocks de houille en fin de mois

Janvier . . .	35.410	Mai	116.413	Septembre .	183.359
Février . . .	54.387	Juin	126.818	Octobre . . .	189.937
Mars	90.026	Juillet . . .	181.718	Novembre . .	180.377
Avril	107.118	Août	187.725	Décembre . .	168.331

4. — 1928, 1929

Dès le second semestre de 1928, la situation des ventes s'améliore ; puis l'hiver rigoureux permet une liquidation importante des stocks. Les houillères lorraines, sous la poussée de la crise, étaient entrées en pourparlers pour créer un organisme de vente en commun, qui commença à fonctionner à partir du 1^{er} décembre 1928 ; ce fut le « Comptoir de Vente des Charbons Lorrains », ou, par abréviation « *Charlor* ». Il englobe dans sa zone d'action les territoires compris à l'est des départements suivants y compris ces derniers : Ardennes, Marne, Aube, Yonne,

Côte-d'Or, Saône-et-Loire, Loire, Isère, Savoie ; les zones éloignées, la région parisienne, l'étranger en sont exclus. Les pourcentages jusqu'en 1930, furent à peu près les suivants :

Petite-Rosselle	34 %
Sarre-et-Moselle	48 %
La Houve	18 %

On s'était basé, pour les prix, sur les ventes respectives des houillères dans les zones intéressées durant les 30 mois ayant précédé le 1^{er} juillet 1928. La constitution de Charlor mit fin à la lutte commerciale entre les trois houillères dans la zone la plus importante de leur action, où elles vendaient en moyenne un tonnage de 2.700.000 tonnes sur 3.900.000 tonnes à placer sur l'ensemble du marché.

Voici les variations caractéristiques des stocks, dont les tonnages sont indiqués pour les fins de mois :

Janvier	150.000 tonnes
Mars	166.017 tonnes
Mai	119.316 tonnes
Août	130.932 tonnes
Décembre	57.406 tonnes

En 1929, la consommation très forte créa aux houillères une situation commerciale excellente ; à certains moments, les stocks furent presque complètement épuisés ; remontés à 40.425 tonnes pour la fin d'août, ils retombèrent à 5.414 tonnes en décembre. Voici leurs tonnages aux fins des mois :

Janvier	45.598	Mai	8.899	Septembre	37.535
Février	22.811	Juin	8.403	Octobre	29.672
Mars	12.171	Juillet	34.959	Novembre	18.431
Avril	9.699	Août	40.425	Décembre	5.414

Ventes faciles, prix en hausse, bénéfices notables, telles sont les caractéristiques pour 1929. En raison de la forte consommation, les houillères, afin de satisfaire les

demandes de leurs clients habituels, ont délaissé dans une certaine mesure les clients occasionnels ou lointains. Charlor créa un tarif par zones, prix de départ, parité Béning (gare d'expédition de Sarre-et-Moselle), qui a été étendu aux zones hors de la compétence de Charlor ; de plus, un accord fut passé avec les Mines Domaniales de la Sarre, qui adoptèrent le même tarif.

En principe, les prix de Charlor doivent équivaloir aux prix des qualités « gras A » et « flambants B » de la Sarre qui possède une gamme plus étendue de produits. Le marché est réparti entre les deux organismes sur la base de pourcentages variables avec le niveau des ventes totales. Le domaine commun était partagé à cet effet en quatre parties entre lesquelles la compensation était impossible, de sorte que les inégalités de tarifs entre les zones étaient toujours ressenties par l'un et par l'autre d'une manière proportionnellement identique,

5. — 1930, 1931, les deux premières années de la crise

Sur ces entrefaites, la crise éclate : les marchés sursaturés n'absorbent plus les produits nouveaux, les constructions de machines freinent brusquement, l'activité des usines ralentit. Aussi l'année 1930 est-elle marquée par un mouvement ascensionnel constant des stocks, mouvement à peine interrompu par un hiver particulièrement doux. Petite-Rosselle accuse les stocks les plus faibles, correspondant à 7 jours d'extraction. La Houve au contraire a des stocks correspondant à 22 jours, et Sarre-et-Moselle, dont le niveau de production avait brutalement haussé en 1929, atteint 20,5 jours. Si nous considérons les tonnages des stocks aux fins de mois, nous notons :

Janvier . . .	14.329	Maï. . . .	173.462	Septembre .	324.709
Février. . .	42.762	Juin . . .	220.251	Octobre . .	336.054
Mars . . .	84.830	Juillet . .	282.138	Novembre .	333.320
Avril . . .	113.820	Août . . .	314.168	Décembre .	330.024

Le mouvement ascensionnel des stocks, difficilement ralenti à partir d'août-septembre, n'est interrompu qu'à partir de novembre, et très faiblement.

Notons que le contrat de Charlor, qui expirait le 1^{er} novembre 1930, fut prorogé du 1^{er} juillet 1930 jusqu'au 1^{er} juillet 1935. Le pourcentage attribué à Sarre-et-Moselle fut augmenté en raison des possibilités plus considérables de cette houillère (qui, dès avant le 1^{er} novembre 1930, fournissait à « Charlor » un contingent supérieur à celui qui lui était attribué, les deux autres mines n'ayant pu satisfaire à toutes les demandes, en partie à cause de l'accident de Petite-Rosselle). D'autre part la compétence de Charlor s'étendit sensiblement à partir du 1^{er} novembre 1931 : 29 départements du Centre et de l'Est, des Ardennes à la Corrèze et à la Savoie, et dans ce territoire, à la totalité de la clientèle effective ; seuls furent exclus, en dehors de la consommation propre des mines ou de leurs filiales, les tonnages de faible importance directement vendus sur le carreau. En 1931, la consommation totale de ces 29 départements s'éleva à 2.560 tonnes. Dans le nouveau contrat, on avait soustrait à « Charlor » la répartition des ventes aux cokeries et aux grands réseaux. L'accord conclu entre « Charlor » et les Mines Domaniales fut étendu aux six nouveaux départements intéressés, dans le courant de 1932 seulement.

L'augmentation des stocks, enrayée en décembre 1930, reprend dès janvier 1931 ; ce n'est qu'en juillet que l'offre et la demande s'équilibrent à peu près. Voici les variations des stocks :

Janvier . . .	330.000	Mai	437.000	Septembre .	448.000
Février . . .	410.000	Juin	454.000	Octobre . . .	446.000
Mars	375.000	Juillet . . .	465.000	Novembre .	440.000
Avril	397.000	Août	458.000	Décembre .	445.000

Au total, la production de 1931, en baisse de 400.000 tonnes, dépasse cependant encore de 150.000 tonnes le chiffre de 1928, tandis que le total de la demande s'effon-

dre à plus de 250.000 tonnes au-dessous de la demande de cette même année. Le gouvernement se voit obligé de prendre des mesures de protection en faveur du charbon ; c'est ainsi que le décret du 12 juillet 1931 institua le régime des licences. Sauf les cokes et fines métallurgiques admis provisoirement sans limitation de tonnage, en raison d'une baisse naturelle déjà supérieure de leurs importations, ne sont plus acceptés que des pourcentages déterminés (100 en août, puis 80 et enfin 72) des importations mensuelles moyennes de la période 1928 à 1930. Autre mesure moins importante, et du reste rapportée au début de 1932 : institution d'une surtaxe compensatrice de change (décret du 12 novembre 1931).

6. — 1932, 1933. *Adaptation de la production à la consommation affaiblie. Reprise de la consommation*

L'année 1930 avait été marquée par un maintien de l'extraction au niveau de l'année 1929, une baisse de la demande quelque peu au-dessous du niveau de 1928 et par voie de conséquence une augmentation considérable des stocks. 1931 avait encore accusé ce défaut de souplesse. Au contraire, en 1932 (et même déjà à la fin de 1931), l'adaptation de l'offre et de la demande se réalise à peu près. Grâce à la reprise de fin d'année, on arrive à une diminution sensible des stocks ramenés à 365.000 tonnes :

Janvier . . .	443.000	Mai	441.000	Septembre .	440.000
Février . . .	436.000	Juin	446.000	Octobre . . .	419.000
Mars	426.000	Juillet . . .	449.000	Novembre . .	396.000
Avril	421.000	Août	449.000	Décembre . .	365.000

L'année 1932 fut marquée dans le monde entier par une aggravation de la politique de protection douanière qu'avait pratiquement inaugurée en ce qui concerne le commerce du charbon l'instauration du régime des licen-

ces en France et en Belgique en 1931 : diminution du contingentement des charbons britanniques en Allemagne, établissement de licences d'importation en Suisse, majoration de taxes douanières en divers pays, Italie en particulier. En ce qui concerne la France, les taux de contingentement par rapport à la moyenne des importations de la période 1928 à 1930 prise comme base de référence ont été les suivants :

Janvier	75 %
Février-avril	70 %
Mai	65 %
Juin	60 %
Juillet-décembre	70 %

Par ailleurs, le 15 avril 1932 fut conclu entre les houillères françaises et sarroises, à l'exclusion des houillères de la côte de l'ouest de la France, un accord qui prévoyait des échanges de vues sur les prix, et réglementait les quantités vendues, grâce à un jeu de pénalités et de primes. Enfin, notons la constitution du « groupe des Houillères de l'Est », où entrent les mines lorraines et sarroises, qui n'est pas un organisme de vente comme « Charlor », mais simplement un organe de coordination. La concurrence en est moins âpre, la lutte économique émoussée.

En 1933, le dégonflement des stocks se poursuit, surtout vers la fin de l'année, grâce à une souplesse de plus en plus grande de la production qui s'adapte mieux aux variations de la consommation. Le 31 décembre, les stocks ne sont plus que de 244.000 tonnes, soit à la cadence de l'extraction moyenne de 1933, une avance de 10 à 11 jours de travail seulement. Variations des stocks (en tonnes) :

Janvier	220.000	Mai	236.000	Septembre	237.000
Février	215.000	Juin	242.000	Octobre	223.000
Mars	203.000	Juillet	252.000	Novembre	225.000
Avril	217.000	Août	245.000	Décembre	206.000

L'année 1934 est marquée par une nouvelle amélioration ; variations des stocks :

Janvier . . .	341.000	Mai	314.000	Septembre .	289.000
Février . . .	317.000	Juin	315.000	Octobre . . .	278.000
Mars	327.000	Juillet . . .	321.000	Novembre . .	258.000
Avril	327.000	Août	311.000	Décembre . .	244.000

7. — *Conclusions*

La situation commerciale est très difficile pour les houillères lorraines, surtout en raison de la concurrence des charbons étrangers, particulièrement âpre pour nos charbonnages.

Actuellement, dès qu'une licence est accordée, les charbons étrangers correspondants peuvent passer par un point quelconque de la frontière, profiter de la surprise, jeter le désarroi dans nos économies régionales, et, par contre-coup, dans l'économie nationale. Les amendements apportés au principe n'ont pas une valeur générale, mais sont inspirés par des mobiles particuliers plutôt que par des intérêts économiques généraux. Par ailleurs nos mines n'ont pas ressenti la raréfaction des charbons anglais ou belges, qui pénétraient relativement peu en nos régions ; par contre, la concurrence allemande subsiste.

Enfin, question très importante que celle du régime particulier de Strasbourg dont l'importance a augmenté depuis la percée des Vosges. Le port de Strasbourg étant considéré comme port de mer, bénéficie à ce titre d'un supplément de licences. L'importation est assurée par la Compagnie Générale Charbonnière, organe franco-allemand contrôlé en fait par le Kohlen-Syndicat. Cet organisme tient à des prix relativement bas, une gamme variée de charbons, à la disposition des acheteurs.

Répartition des livraisons de la houille mosellane de 1926 à 1929

LIVRAISONS	1926	1927	1928	1929
Au public	3.988.399	3.652.539	3.908.885	4.263.908
Aux chemins de fer (gds réseaux)	509.000	655.887	690.255	651.509
Aux usines à coke des houillères	176.574	179.781	172.590	184.271
Aux usines d'agglomération des houillères ..		13.254	15.522	23.140
Au personnel	101.347	95.539	93.305	101.025
Consommation propre des houillères	473.769	530.453	645.116	728.726
Aux usines d'électricité des houillères	75.170	95.865	147.530	190.069
Totál	5.324.199	5.223.318	5.673.203	6.142.948

Mouvement commercial des dernières années

	1930	1931	1932	1933	1934
Production nette . . .	6.074.198	5.638.815	5.267.173	5.394.916	5.529.548
Tonnage disponible pr vente . . .	4.841.652	4.804.177	4.527.689	4.542.995	4.510.785
Ventes aux clients . .	4.524.597	4.358.734	4.161.533	4.299.071	4.305.343
Stock au 31 décemb. .	317.055	445.443	365.756	243.924	205.442

II. — CONSOMMATION FRANÇAISE DE CHARBON MOSELLAN

A. — *Tendances générales des ventes de charbon mosellan en France*

Le mouvement de nos livraisons aux divers départements français a subi, depuis la guerre, des variations quant à la quantité des ventes et quant à la direction que prenaient les livraisons. Les indications qui suivent permettront de dégager les principes de ces modifications. Les livraisons des houillères lorraines vers les départements restés français, atteignaient en 1910-1911 : 240.124 tonnes ; en 1911-1912 : 316.286 tonnes ; et en 1912-1913 : 378.115 tonnes. Ces chiffres, somme toute assez faibles, indiquent cependant une capacité de consommation qui permettait d'espérer que ce marché continuerait ses progrès. Vint la guerre, et, après la guerre, le rattachement de nos houillères à la France. Très rapidement la houillère lorraine s'intégra dans le système économique français ; alors que les livraisons au-delà de l'ancienne frontière avaient été insignifiantes en 1920, elles montèrent brusquement à 847.000 tonnes en 1921 ; à 1.343.100 tonnes en 1923 contre 1.762.700 tonnes pour les trois départements recouvrés. Cette progression rapide était due tout d'abord à la pénurie de charbon de la France, et d'autre part à la perte des clients allemands. En 1924, 1.762.700 tonnes passent l'ancienne frontière alors que les trois départements recouvrés n'en achètent que 1.686.750 tonnes (sans tenir compte des 399.450 tonnes absorbées par le réseau A.-L.). Au total, 72 départements ont reçu du charbon lorrain (dont 69 au delà de l'ancienne frontière), et 50 d'entre eux en ont reçu une quantité supérieure à 1.000 tonnes. 1925 marque un léger recul : 1.684.389 tonnes vers les départements de l'intérieur, contre 2.108.662 vers les départements désannexés, y compris le réseau A.-L. ; en 1926, les chiffres correspondants sont : 1.785.000 et 2.169.605 ; 77 départements ont reçu du charbon lorrain

dont 74 au delà de l'ancienne frontière, et 56 d'entre eux en ont reçu une quantité supérieure à 1.000 tonnes. C'est une année excellente au point de vue des ventes, en raison de la grève anglaise. En 1927, le charbon anglais reprend sa place dans les départements du littoral (Normandie, Bretagne, Sud-Ouest, Méditerranée) d'où il nous refoule plus ou moins ; ; les charbonnages lorrains accentuent leur effort vers le sud-est et Lyon ; de même ils cherchent des débouchés plus nombreux vers l'étranger. Cette nouvelle tendance s'accroît en 1928 ; il n'en reste pas moins que les ventes totales en France : 3.007.760 tonnes (65,2 % ; sans compter les ventes aux grands réseaux) marquent un progrès par rapport à 1927 : 2.855.219 (68 %, sans les ventes aux grands réseaux). En 1929, la demande étant très supérieure aux possibilités, on fournit surtout les marchés normaux principaux, tout en continuant l'effort d'expansion commerciale vers le Sud-Est et le Centre ; le total des ventes en France atteint 3.291.000 tonnes (non comprises les ventes aux grands réseaux), ce qui marque une augmentation moyenne de la consommation de 10 %. L'année suivante, la crise amène une régression dans les ventes : 2.926.000 tonnes (64,7 %). Le recul des ventes se manifeste surtout autour des grandes artères de communication internationales, où la concurrence des charbons étrangers est plus vive : hinterland de Strasbourg, vallée de la Meuse, région lyonnaise et vallée du Rhône, région parisienne. 1931, nouvelle diminution : 2.838.000 tonnes (65,1 %) ; cette année marque l'institution du régime des licences (décret du 12 juillet 1931). Comme nous le savons déjà, sauf les coques et fines métallurgiques admis provisoirement sans limitation, en raison d'une baisse naturelle assez considérable de leurs importations, ne sont acceptés que des pourcentages déterminés (100 en août ; 80, puis 72) des importations mensuelles moyennes de 1928 à 1930.

Enfin, 1932 : ventes en France : 2.838.000 tonnes, soit 65,1 % ; en 1933, le chiffre augmente : 2.986.000 tonnes, pour atteindre 3.033.000 tonnes en 1934.

En résumé, quatre tendances ont marqué successivement nos ventes d'après-guerre sur le marché intérieur :

1) une très rapide intégration dans l'économie française ;

2) une tendance très nette à augmenter nos débouchés vers le Sud-Est, sans abandonner pour cela le marché de l'Est ;

3) à partir de 1930, la crise entraînent la régression de nos débouchés. La concurrence anglaise, hollandaise, belge, polonaise, devient extrêmement rude dans la zone même de Charlor ; on remarque également un développement des ventes dans les zones lointaines.

4) A partir de 1933, une amélioration de la situation devient sensible ; les tonnages des ventes augmentent dans certains départements lointains, cependant que les débouchés dans la zone locale se maintiennent approximativement, puis augmentent légèrement, de même que dans les départements immédiatement voisins. L'amélioration est due en partie au système du contingentement (taux théoriques en 1934 : 41,5 % de janvier à juillet ; 47,35 % d'août à octobre, puis de nouveau 41,5 % d'abattement sur les importations de la même période de référence). Il convient d'insister tout particulièrement sur les progrès remarquables des houillères dans la région parisienne :

1930.....	222.000 tonnes
1931.....	239.000 tonnes
1932.....	305.000 tonnes
1933.....	401.000 tonnes
1934.....	420.000 tonnes

2. — *Consommation de charbon mosellan par : la Moselle, le Haut-Rhin, le Bas-Rhin, la Meurthe-et-Moselle*

Les statistiques des rapports de l'ingénieur des mines indiquent pour 1920 une vente de 2.508.000 tonnes de charbon dans les départements recouverts en provenance des mi-

nes mosellanes, contre 1.625.000 tonnes en 1913-1914 et 1.133.464 tonnes en 1910-1911, 1.289.985 en 1911-1912, 1.549.634 en 1912-1913. Mais dès 1921, cette vente tombe à 1.895.000 tonnes. Le déficit ainsi manifesté, qui s'élève à 614.000 tonnes par rapport à 1920, fut comblé à peu près exactement par du charbon sarrois. De plus, il convient de mentionner la consommation importante de charbon westphalien faite en Alsace, en Lorraine, et dans les départements limitrophes, qui se poursuivra au cours des années suivantes, et sur laquelle nous reviendrons encore dans nos chapitres « Besoins en charbon de la région alsacienne et lorraine » et « Concurrence des charbons étrangers ». Quoi qu'il en soit, en 1921, l'Office des houillères sinistrées a vendu mensuellement 50.000 à 60.000 tonnes de charbon de la Ruhr, qui ont été réparties entre les départements alsaciens, lorrains et limitrophes.

Dès les années 1922, 1923, 1924, le pourcentage des achats de charbon mosellan pour les trois départements par rapport à l'ensemble de la France tombe à 51,49, puis à 46 %. En 1923, on pouvait attribuer cette diminution à la moindre quantité de charbon lorrain consommé par le réseau d'Alsace-Lorraine (rapport de l'ingénieur des mines pour 1923). Mais, l'année suivante, les achats de ce réseau dépassent le chiffre de 1922, et néanmoins la diminution s'accroît. Elle était due essentiellement à l'augmentation considérable des envois de charbon vers l'intérieur de la France, aux ventes en Allemagne et aux exportations croissantes vers la Suisse. Elle signifiait donc à la fois une intégration plus grande des charbonnages lorrains dans le système économique français, et l'importance croissante de la mine lorraine sur le plan international.

Alors que pour 1922 et 1923, les statistiques nous montrent une lente diminution des ventes dans les trois départements en question, la courbe remonte à partir de 1924, pour atteindre 2.169.609 tonnes en 1926 (48,3 % des ventes totales). En 1927, le charbon anglais apparaît dans

la région de Thionville ; le port de Strasbourg déverse sur notre marché des charbons de réparation, des charbons belges et des charbons anglais ; enfin le dumping des charbons belges et allemands, vendus 40 % meilleur marché qu'à l'intérieur de leur pays d'origine, nous fait une concurrence extrêmement vive en Meurthe-et-Moselle, dans les Ardennes et dans les Vosges. Cette guerre de prix, à laquelle prenaient part les houillères du Nord et du Pas-de-Calais, continue en 1928, pour ne s'atténuer qu'en 1929. Particulièrement aiguë en Meurthe-et-Moselle, elle avait réussi à y enrayer les progrès remarquables réalisés par nos charbonnages depuis leur réunion à la France : 167.000 tonnes en 1921, 284.000 tonnes en 1922, 349.000 en 1923, 419.000 en 1924, autant en 1925, tels étaient les chiffres de vente de nos houillères en Meurthe-et-Moselle, qui ne rencontrèrent au début guère de concurrence que vers Briey et Longwy.

Dès 1929, l'augmentation des ventes en Meurthe-et-Moselle, dans les Ardennes et dans les Vosges est supérieure à la moyenne et correspond à de nouveaux progrès des houillères mosellanes. En Alsace, elles n'accroissent leurs ventes que de 5 % seulement. Quant à la Moselle, elle leur achète 1.001.000 tonnes (rapport de l'ingénieur des mines pour 1930) contre 970.000 en 1928. Contrairement à ce qu'indique le rapport de 1929, il n'y a donc aucune diminution de 16 % des ventes dans ce département.

1930, la crise s'annonce ; le recul est extrêmement sensible d'une façon générale ; cette régression se manifeste surtout dans la zone de plus grande influence des houillères lorraines, et, dans cette région, tout autour des grandes artères de communication internationales, par lesquelles passent les charbons étrangers : hinterland de Strasbourg, vallée de la Meuse, région lyonnaise et vallée du Rhône, région parisienne. Dans les départements lointains, nos houillères progressent au contraire.

Dans le Bas-Rhin, la guerre des prix est extrêmement

sensible, principalement sur les produits lavés : d'après les tarifs officiels, les noix lavées 15/35 ont baissé de janvier 1930 à janvier 1931, de 28 francs ; le tout-venant ordinaire A, de 15 francs ; les fines lavées 0/7, de 17 francs. Dans les Ardennes, qui ont été également fort touchées, surtout au second trimestre, la baisse officielle sur les mêmes sortes est de 14,11 et 12 francs ; à Lyon, 12, 10 et 11 francs. De plus, le rapport de l'ingénieur des mines remarque que la considération des tarifs officiels, qui fort souvent, n'ont pu être respectés, conduit à une vue trop optimiste.

Durant les années suivantes, ces marchés rapetissent encore.

Ventes en tonnes des houillères mosellanes

	MEURTHER- ET- MOSELLE	HAUT- RHIN	BAS-RHIN	MOSELLE	CH. DE FER ALS.-LOR.	% DU TOTAL DES VENTES
1921....	167.000	225.000	380.000	857.000	433.000	51
1923....	349.000	272.650	337.850	882.250	269.950	49
1924....	419.000	295.150	330.100	1.062.000	399.450	46
1925....	419.000	255.551	327.797	1.096.930	428.384	46,5
1926....	398.325	218.770	320.648	1.157.686	472.505	48,3
1922....	284.000	266.000	307.600	966.500	360.000	49
1927....	540.000			1.047.000	469.000	50
1928....	489.000			970.000	636.000	
1929....	998.000			1.001.000	573.000	41,8
1930....	878.000			912.000	617.000	
1931....	814.000			888.000	512.000	
1932....	1.541.000				453.000	
1933....	708.000			805.000	469.000	
1934....	732.000			806.000	409.000	

NOTE. — Nous avons établi ce tableau en nous servant des chiffres indiqués dans les rapports annuels de l'ingénieur des mines.

Pour la détermination du total des ventes dans les départements considérés, nous l'avons tantôt trouvé respectivement pour chaque année dans les rapports annuels de l'ingénieur des mines, tantôt nous avons procédé par simple addition des chiffres des ventes faites dans

L'analyse de ce tableau et des courbes correspondantes permet les observations suivantes qui viennent étayer et préciser les considérations qui précèdent :

1. De 1921 à 1925, les houillères mosellanes écoulent un tonnage croissant de charbon en Meurthe-et-Moselle ; en 1924 toutefois la courbe atteint un palier et elle redescend en 1926 de 20.000 tonnes environ. Elle se redresse ensuite et atteint en 1929 un maximum : 485.000 tonnes pour retomber sous l'effet de la crise. Le mouvement ascensionnel du début a été enrayé momentanément, puis brisé par deux séries de phénomènes : une concurrence de plus en plus vive de la part notamment des charbons anglais, sarrois, belge et aussi du charbon du Nord et du Pas-de-Calais ; puis par le phénomène général de la crise.

2. De 1921 à 1924, augmentation de la consommation de charbon mosellan dans le Haut-Rhin, puis diminution sous l'influence des deux séries de phénomènes déjà indiquées ; il convient d'ajouter la concurrence particulièrement vive des charbons westphaliens dans ce département frontière.

3. D'une façon générale les mêmes phénomènes agissent sur la courbe du Bas-Rhin.

4. Le département de la Moselle consomme une quantité de houille lorraine bien supérieure à celle absorbée par les autres départements que nous considérons ici, d'abord parce qu'il est le département même où le charbon est extrait, et ensuite à cause de sa puissante industrie ; néan-

chacun de ces départements et des ventes faites aux chemins de fer d'Alsace-Lorraine (dont l'ingénieur des mines ne tenait pas compte dans ses propres totaux).

moins la concurrence du charbon sarrois tout proche est très considérable, de même que celle du charbon westphalien.

5. Le réseau d'Alsace-Lorraine, après avoir consommé en 1921, 433.000 tonnes de houille mosellane, restreint cette consommation jusqu'en 1923, pour l'augmenter ensuite progressivement jusqu'en 1928 : 636.000 tonnes ; puis, diminution jusqu'en 1932, avec soubresaut vers 1930 ; en 1933, cette consommation augmente à nouveau.

6. Au total, la consommation des trois départements recouvrés, si elle a augmenté en valeur absolue jusqu'en 1929, n'en a pas moins diminué relativement au total des ventes des charbonnages lorrains, en raison de la concurrence des charbons sarrois et étrangers entrés en France par Strasbourg, et à cause de l'intégration progressive des charbonnages lorrains dans le système économique français.

3. — *Consommation de charbon mosellan par la Meuse,
la Haute-Marne, les Vosges, la Marne, la Haute-Saône, le Doubs,
le territoire de Belfort, l'Aube, la Côte d'Or, le Jura
les Ardennes, l'Aisne*

Nous avons bloqué ces départements, qui, considérés en tant que débouchés pour les charbonnages lorrains, présentent une incontestable unité. Situés entre les houillères mosellanes à l'Est, les charbonnages du Nord et du Pas-de-Calais au Nord, la zone des charbons anglais entrés par la Seine, qui étend ses tentacules jusqu'à l'est de Paris, ils sont normalement un champ de bataille pour ces groupements économiques ; mentionnons en outre la concurrence des charbons belges, hollandais, sarrois, allemands, en gé-

néral moins serrée dans cette zone, mais non négligeable. Ajoutons que la zone de concurrence la plus vive se situe vers l'Ouest, vers Paris ; les départements limitrophes de cette zone sont également fort disputés : Ardennes et Aube, où le charbon lorrain se heurte surtout aux charbons du Nord et du Pas-de-Calais, et, dans une moindre mesure aux charbons anglais et belges ; Côte-d'Or et Jura où il se heurte à la houille du Centre et surtout de Blanzky.

Les chiffres des ventes des charbonnages lorrains dans ces régions, hésitants jusqu'en 1925, tombent en 1926, pour remonter dès 1927 malgré la guerre des prix que nous livrent les charbons belges et allemands, auxquels se joignent les charbons hollandais, anglais, polonais et les charbons du Nord et du Pas-de-Calais. Nos ventes augmentent néanmoins en 1928 (72.000 tonnes) et en 1929 (augmentation de 20 % par rapport à 1928 dans les Ardennes, les Vosges, la Meuse, la Haute-Marne, l'Aisne), mais sans déloles charbons du Nord et du Pas-de-Calais de leurs positions. Il est tout naturel que les ventes augmentent dans cette période d'hyperhémie qui précède l'éclatement de la crise, et elles ne détournent nullement les charbonnages lorrains d'autres marchés où ils s'affirment de plus en plus : le Sud-Est, la région lyonnaise et l'étranger. Les années 1930, 1931, 1932 signifient le recul pour nos charbonnages, comme pour toutes les activités économiques.

Si nous nous résumons, nous constatons que ce marché, d'ailleurs faible en soi, a été secoué par deux ébranlements ; le premier, à partir de 1925, dû à la concurrence du Nord, du Pas-de-Calais et de l'étranger ; le second, à partir de 1930, dû à la crise.

MEUSE, HAUTE-MARNE, VOSGES. ARDENNES A PARTIR DE 1927 AISNE A PARTIR DE 1929			MARNE, HAUTE-SAÔNE, DOUBS BELFORT. A PARTIR DE 1927 : AUBE, CÔTE-D'OR, JURA		TOTAL
1922....	228.000		175.000		403.000 (1)
1923....	203.000		158.600		361.600
1924....	223.700		198.700		422.400
1925....	179.172		201.117		380.289
1926....	205.216 av. Ard.	332.675	186.264 av. Aube	227.000	391.480
1927....	» »	280.000 (2)	Côte-d'Or	172.000	442.000
1928....	» »	315.000	Jura	214.000	514.000
1929....					600.000
1930....					523.000
1931....					507.000
1932....					431.000
1933....					462.000
1934....					452.000

(1) Dans le rapport annuel de l'ingénieur des mines, on indique le chiffre de 175.000 comme exprimant les ventes réalisées par nos houillères en Marne, Haute-Saône, Doubs et dans le territoire de Belfort ; d'autre part, toujours selon le même document, le chiffre global pour la Meuse, la Meurthe-et-Moselle, la Haute-Marne et les Vosges était de 512.000 tonnes ; en tenant compte du chiffre particulier de la Meurthe-et-Moselle 284.000, et en le retranchant du total (175.000 — 512.000), on obtient le chiffre de 403.000 tonnes. Pour les totaux suivants, jusqu'en 1929, nous avons procédé de façon analogue.

(2) Nous avons obtenu ce chiffre de la façon suivante : en 1927, le chiffre pour l'ensemble : Ardennes, Meuse, Meurthe-et-Moselle, Haut-Marne, Vosges, est de 588.000 (selon le rapport) contre 731.000 pour 1926, or, en 1926, le chiffre pour la Meurthe-et-Moselle seule est de 398.325 ; en 1927, étant donné que le chiffre propre à la Meurthe-et-Moselle a diminué à peu près proportionnellement au chiffre d'ensemble pour le groupement de départements considérés, il a dû se fixer aux environs de 310.000 tonnes ; il resterait dans ce cas pour les autres départements : 275.000 à 280.000 tonnes. Pour déterminer le chiffre de 1928, nous recourons au même procédé.

4. — *Consommation de charbon mosellan par la Seine,
la Seine-et-Marne, la Seine-et-Oise, l'Oise*

Cette zone, à laquelle les rapports de l'ingénieur des mines rattachent les départements de l'Aube, de l'Yonne et des Ardennes jusqu'en 1926, est le champ d'une concurrence particulièrement vive avec les charbons du Nord et du Pas-de-Calais, et la houille venue d'Angleterre et d'Ecosse par Rouen. Néanmoins les charbonnages mosellans accroissent leurs ventes en 1923 et 1924, années où ils atteignent pour l'ensemble de la région (avec l'Aube, l'Yonne et les Ardennes) le chiffre de 625.800 tonnes, dont 282.500 tonnes pour la Seine seule. En 1925, on note une chute très sensible de nos expéditions vers la région parisienne, sous la poussée de la concurrence surtout étrangère, et en raison de l'orientation nouvelle que prennent nos expéditions : Sud-Est, région lyonnaise. Légère augmentation des expéditions des charbonnages mosellans vers la région parisienne en 1926 ; le département de la Seine en bénéficie presque exclusivement. Nouvelle chute verticale en 1927, diminuant l'importance de nos expéditions de plus de 100.000 tonnes ; elle était due à la concurrence très rude du Nord et du Pas-de-Calais, fortement favorisés par les voies navigables qui les relient directement à Paris ; à la poussée des charbons polonais venus par Rouen ; et à l'invasion des charbons écossais, charbons de qualité inférieure, mais d'un prix très bas ; nos charbonnages réussissent néanmoins à maintenir la parité des prix, sauf avec les charbons écossais. Après

avoir perdu encore 37.000 tonnes en 1928, ils remontent le courant en 1929 par une hausse des ventes de 15 % sur 1928, malgré la concurrence des Anglais, des Ecossais, des Polonais. Les charbonnages polonais ont atteint 70 francs comme prix de départ (depuis lors ils ont réussi à le diminuer encore) ; le transport par chemin de fer jusqu'à Dantzig est favorisé par des tarifs spéciaux (20 francs) ; le prix de revient à Paris est de 160 francs environ, laissant aux importateurs une marge de bénéfice de 20 à 30 francs. « Dans ces conditions, remarque le rapport de l'ingénieur des mines, le développement de ces fournitures constitue pour les houillères lorraines, en 1930, une menace grave, à laquelle elles ne peuvent répondre que par une baisse de prix ». Ajoutons qu'il semblait tout indiqué que l'Etat prit des mesures pour protéger nos houillères nationales contre les charbons étrangers très favorisés par leurs Etats respectifs. Comme on le prévoyait en 1929, les charbonnages lorrains furent obligés en avril 1930 à consentir une baisse très importante (20 à 30 francs suivant les catégories), d'ailleurs insuffisante pour établir la parité avec la concurrence. On réussit à maintenir ces prix pendant toute l'année. Prix pratiqués : pour les 35/50, 180 francs au début de l'année, 150 francs à partir d'avril ; pour les gailletins, 172 et 148 francs. De Béning à Paris, il faut compter en outre 50 à 60 francs de frais de transport par chemin de fer, suivant que le transport s'effectue par rame ou par wagon isolé. En ce qui concerne les sortes industrielles, les tarifs n'ont pu être tenus pratiquement en aucun cas. Tous les marchés ont été renouvelés en baisse sensible.

En 1931 et 1932, nos expéditions vers la région parisienne augmentent à nouveau, mais au prix de très gros sacrifices ; il convient d'attirer l'attention sur cette augmentation, car nos expéditions étaient en recul sur tous les autres marchés, en cette période ; ce mouvement s'accroît encore en 1933 et en 1934.

	Seine, Oise Seine-et-Marne Seine-et-Oise, Ardennes Aube, Yonne	Seine Seine-et-Marne Seine-et-Oise, Oise	Seine seule
1922....	410.400 (1)	270.000 (2)	247.000
1923....	463.700	300.000	201.100
1924....	625.800	415.000	282.500
1925....	541.900	360.000	239.658
1926....	554.842	369.000	249.833
1927....	—	259.000	175.000 (3)
1928....	—	222.000	150.000
1929....	—	259.000	175.000
1930....	—	222.000	145.000 à 150.000
1931....	—	239.000	150.000 à 160.000
1932....	—	305.000	205.000 à 210.000
1933....	—	401.000	—
1934....	—	420.000	—

(1) L'ingénieur des mines indique dans son rapport annuel le chiffre global pour l'ensemble région parisienne-région lyonnaise : 476.000 ; puis il indique la consommation totale des départements qu'il groupe dans la région lyonnaise : Côte-d'Or, Jura Saône-et-Loire, Ain, Rhône, Savoie, Haute-Savoie, Isère, au total 65.600 tonnes. Par une simple soustraction, nous obtenons 410.400. Même procédé pour les chiffres suivants de cette rubrique.

(2) Pour les années 1922, 1923, 1924, 1925, nous obtenons les valeurs de cette rubrique de la façon suivante : étant donné que nous connaissons l'ordre de grandeur du rapport des chiffres de Seine, Oise, Seine-et-Marne, Seine-et-Oise, Ardennes, Aube, Yonne et de Seine, Seine-et-Marne, Seine-et-Oise, Oise pour l'année 1926 : 554.842 et 369.000 T. ; et les chiffres correspondant à la première rubrique pour 1922, 23, 24, 25 ; nous en inférons les valeurs approximatives pour Seine, Seine-et-Marne, Seine-et-Oise, Oise en 1922, 1923, 1924, 1925.

(3) Nous déterminons les chiffres pour la Seine de 1927 à 1932 en tenant compte des rapports entre le chiffre de 1926 pour la Seine et l'ensemble de la région parisienne. Comme les rapports de l'ingénieur des mines nous donnent les chiffres pour toute la région parisienne, nous en tirons les chiffres correspondants de la Seine en supposant le rapport entre les deux séries de chiffres sensiblement constant, aucun événement économique ne semblant avoir rompu la constance de ce rapport pendant cette période.

5. — *Consommation de charbon mosellan par la région lyonnaise*

L'extension des achats de charbon mosellan dans la région lyonnaise a suivi une marche croissante d'une belle régularité, jusqu'en 1929, sauf un léger recul en 1926, année où pourtant les livraisons de nos houillères aux marchés français ont profité de la grève anglaise ; 25.000 tonnes pour le département du Rhône seul en 1921 ; 65.600 tonnes pour la région lyonnaise l'année suivante ; puis 82.200 tonnes, 141.800 en 1923 ; 141.800 en 1924, 173.311 en 1925. Les charbons classés lorrains y sont en faveur ; ils ont refoulé de Lyon le charbon de la Loire et supplantent partiellement les charbons de Bruay et Sarrois. On enregistre en 1929 une forte demande des industriels en charbon flambant, destiné au pulvérisé. En définitive, nos positions se sont améliorées sur ce marché de 50 % par rapport à l'année précédente. En 1930, la crise s'amorce : la consommation dans la région lyonnaise, avec la Loire et Vaucluse, tombe à 323.000 tonnes. Les ventes lorraines rétrogradent sensiblement jusque vers Valence sous la poussée des charbons polonais (foyers domestiques) et anglais (sortes industrielles), en provenance de Marseille ; à la même époque correspond une baisse de tarifs. Les chiffres de 1931 et 1932 tombent encore au-dessous du niveau de 1930 : 289.000 et 252.000 tonnes. Reprise sensible en 1933 : 290.000 tonnes, mais léger recul en 1934 : 270.000 tonnes.

6. — *Consommation de charbon mosellan par les autres départements*

En 1922, les autres départements consomment 65.600 tonnes. Ce chiffre croît durant les années suivantes pour atteindre 169.889 tonnes en 1925, après un bond de 86.500 tonnes à 153.700 de 1923 à 1924. La carence du charbon an-

glais en 1926 provoque un nouveau bond : le chiffre de 257.485 est atteint. Une partie assez importante de ces tonnages, environ 20 à 32.000 tonnes est expédiée vers le Nord. Le reste se répartit notamment entre l'Aisne, la Somme, l'Eure-et-Loir, le Loiret, la Nièvre, le Cher, l'Allier, la Loire ; la concurrence y est vive, et on considère, à ce moment, ces départements comme une « soupape de sûreté », et non point comme un marché régulier, constant. En 1927, les charbons anglais réapparaissent sur le marché et mènent une offensive vigoureuse pour reconquérir leurs anciennes positions ; nos livraisons, dès cette époque, et en grande partie sous la pression des houilles anglaises, s'orientent vers la région lyonnaise et vers le Centre. Les départements du Centre se cristallisent en un marché excellent, à capacité de consommation progressive, et où la concurrence est faible : Yonne, Loiret, Loir-et-Cher, Indre-et-Loire, Vienne, Indre, Cher, Nièvre, Allier, Puy-de-Dôme, Creuse, Haute-Vienne. Alors que de 1927 à 1928, l'ensemble des départements classés sous la rubrique « autres départements » voit sa consommation en charbon mosellan diminuer de 13.000 tonnes, elle augmente dans le Centre de 18.000 tonnes. En 1929, sa consommation atteint 127.000 tonnes ; ce niveau se maintient en 1930. Le rapport de l'ingénieur des mines note pour cette année : « Le marché a été assez calme, marqué même, en nombre de départements, par une avance des houillères. On a cependant rencontré par endroits des criblés polonais en provenance de Bordeaux et Rouen. Les tarifs ont été baissés de 20 francs en moyenne en avril, et 10 francs en janvier 1931 ». Pendant la crise, nos tonnages vers les « autres départements » augmentent en 1931, 1932, 1933 et 1934, quoique l'année 1934 accuse une légère diminution de la consommation dans le Centre.

Région Lyonnaise : Côte-d'Or, Jura, Saône-et-Loire, Ain, Rhône, Savoie, Haute-Savoie, Isère. A partir de 1926 : les mêmes, sauf Côte-d'Or et Jura ; en plus : Drôme, Ardèche, Gard.

AUTRES DEPARTEMENTS

1922	65.600		65.600 (Nord : 24.300) (1)
1923	82.200		86.500 (Nord : 32.400)
1924	141.800		153.700 (Nord : 32.000)
1925	173.311		169.700 (Nord : 20.750)
1926	151.468	(169.000 avec Drôme,	257.485 (Nord : 30.065) (2)
1927	219.000	Ardèche,	190.000 (Centre : 84.000)
1928	263.000	Gard, mais	177.000 (Centre : 102.000)
1929	394.000	sans Côte-d'Or et Jura)	229.000 (Centre : 127.000) (3)
1930	323.000	les mêmes	263.000 (Centre : 127.000)
1931	289.000	départements	281.000 (Centre : 128.000)
1932	252.000	et en plus	306.000 (Centre : 120.000)
1933	290.000	Loire	320.000 (Centre : 131.000)
1934	270.000	et Vaucluse.	353.000 (Centre : 129.000)

(1) Les départements qui reçoivent la plus grande quantité de charbon lorrain sont le Nord, l'Aisne, la Somme, l'Eure, l'Eure-et-Loire, le Loiret, la Nièvre, le Cher, l'Allier, la Loire. La concurrence y est très vive, et on considère ces départements comme une sorte de « soupape de sûreté ». Plus tard cependant, les départements du Centre prennent un relief particulier, et leur marché devient pour nos houillères beaucoup plus qu'une « soupape de sûreté ».

(2) Notamment le Nord, l'Aisne, le Loiret, la Nièvre, l'Allier, la Loire, les Bouches-du-Rhône, la Loire-Inférieure, la Seine-Inférieure. Voici des détails pour les marchés les plus importants parmi ceux-ci : Loire : 36.192 tonnes ; Bouches-du-Rhône : 17.900 ; Loire-Inférieure : 20.963 ; Seine-Inférieure : 15.552.

(3) Le Centre comprend, selon ce tableau, l'Yonne, le Loiret, le Loir-et-Cher, l'Indre-et-Loire, la Vienne, l'Indre, le Cher, la Nièvre, l'Allier, le Puy-de-Dôme, la Creuse, la Haute-Vienne.

7. — *Consommation de charbon mosellan par les chemins de fer
d'intérêt général*

Parmi les réseaux français, c'est normalement le réseau d'Alsace-Lorraine qui consomme la plus grande quantité de houille mosellane. Toutefois le réseau de l'Est ne s'est pas fait faute d'en consommer des tonnages de plus en plus importants. Pour 1924, 1925, 1926, le réseau d'A.-L. consomme respectivement : 339.450, 428.384, 472.505 tonnes ; pour 1926, l'Est absorbe 33.995 tonnes ; le P.L.M. 1.500 tonnes et le P.-O. 1.000 tonnes ; on arrive ainsi à un total pour 1926, et pour la consommation complète des grands réseaux, de 509.000 tonnes, soit 11,3 % de l'extraction. L'année suivante, le réseau A.-L. comble la différence créée par la diminution du reste de la consommation, en achetant 619.000 tonnes, soit un progrès de 137.045 sur l'année précédente. En 1928, on atteint 635.678, pour retomber à 573.000 en 1928 (1). Le rapport de l'ingénieur des mines pour 1929 remarque que : « Les chemins de fer d'Alsace-Lorraine ne s'approvisionnent plus qu'en tout-venant reconstitués à Sarre-et-Moselle et à La Houve et en criblés 35 mm à Petite-Rosselle. Ils abandonnent leurs fines lavées 0/7 pour prendre des menus lavés 0/15 et des grains lavés 2/12 (La Houve). Quant à l'Est, il se fournit exclusivement à Sarre-et-Moselle et prend des criblés 80 mm et surtout des menus lavés 0/15 gras ». L'A.-L. achète à nouveau 617.000 tonnes en 1930, tandis que l'Est en prend pour son compte 105.000 tonnes, ce qui fait au total 722.000 tonnes, pouvant offrir une certaine compensa-

(1) En 1928 et 1929, la consommation totale en charbon du réseau d'Alsace-Lorraine est de 1.107.000 tonnes et 1.087.000 tonnes ; il est alimenté outre le charbon lorrain presque exclusivement par le charbon sarrois.

tion à la diminution générale des ventes. 1931 et 1932 voient une diminution notable des ventes aux grands réseaux, 1933 une légère reprise, et 1934 une nouvelle chute.

Ventes aux réseaux (en tonnes)

	ALS.-LORR.	EST	P.-O.	TOTAL
1927.....	619.500	36.197		655.747
1928.....	635.678	54.577		690.255
1929.....	573.000	78.000		651.089
1930.....	617.000	105.000		722.000
1931.....	512.000	79.000	5.000	596.000
1932.....	453.000	106.000	8.000	567.000
1933.....	469.000	100.000	12.000	581.000
1934.....	409.000	101.000	10.000	520.000

8. — *Voies de communication principales empruntées par les divers charbons venant concurrencer la houille lorraine sur les marchés français*

Nous indiquons brièvement dans ce dernier paragraphe les charbons français et étrangers que les charbons mosellans rencontrent sur les divers marchés français ; il dessine à grands traits le réseau par les nervures duquel sont alimentés ces marchés.

En Moselle, on consomme principalement, outre le charbon lorrain : le charbon sarrois, qui pénètre dans le département français par chemin de fer ou par le canal des houillères (qui rejoint le canal de la Marne au Rhin) ; le charbon de Westphalie entré par le Rhin et Strasbourg ou par voie ferrée (Trèves, Luxembourg) ; le charbon anglais qui pénètre en France d'une part par Bordeaux, Marseille ou la Seine et Paris, en bénéficiant de tarifs spéciaux lors du parcours qu'il accomplit par chemin de fer, et d'autre part en remontant le Rhin de Rotterdam à Strasbourg ;

enfin les charbons belges et hollandais, venus par voie ferrée ou par le Rhin.

La consommation alsacienne, outre le charbon lorrain, porte notamment sur : le charbon sarrois qui pénètre en Alsace de même qu'il pénètre en Moselle ; le charbon de Westphalie ; les charbons belges et hollandais ; les charbons anglais, qui arrivent surtout par Rotterdam-Strasbourg.

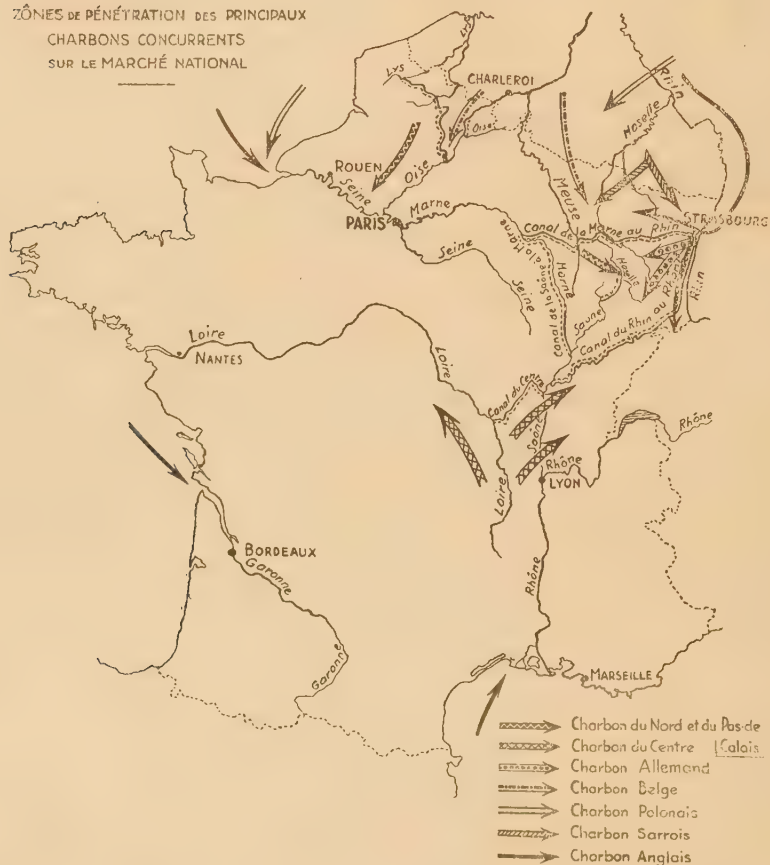
La Meurthe-et-Moselle, les Ardennes et les Vosges consomment du charbon belge et du charbon du Nord et du Pas-de-Calais, venus par chemin de fer, ou par la Meuse et la Sambre (surtout le charbon de Charleroi).

La région parisienne s'alimente en charbons polonais, charbons du Nord et du Pas-de-Calais, charbons belges et charbons anglais qui empruntent les voies suivantes : le charbon polonais extrait à un prix de revient extrêmement bas, transporté à Dantzig à des tarifs spéciaux, navigue jusqu'à Rouen, puis remonte la Seine. Depuis quelques années, on l'a vu également arriver par chemin de fer à travers l'Allemagne. Les charbons du Nord et du Pas-de-Calais ont à leur disposition des voies navigables excellentes : l'Oise, l'Escaut et ses affluents, sont lents et réguliers ; la traversée des faibles ressauts du sol qui séparent les bassins fluviaux est extrêmement facile ; il n'y a pas en France de province aussi bien dotée en voies navigables ; tous les cours d'eau y sont canalisés, tous sont réunis par des canaux. La circulation y est intense. La grande route des charbons du Nord et de Mons s'y dessine ainsi : Escaut, canaux Crozat et de Saint-Quentin, Oise, Seine, Paris. De plus, le chemin de fer de Lille-Arras-Amiens-Creil-Paris draine lui aussi le charbon du bassin septentrional vers la région parisienne. Les charbons de Charleroi arrivent par le canal de la Sambre à l'Oise, puis ils remontent à Paris par la Seine.

Quant aux charbons anglais, ils passent par Rouen : la Seine est le plus navigable des fleuves français, tant par la

faible pente de son lit, la régularité et l'abondance de ses eaux, que par les travaux qui y ont été exécutés. De Paris à Rouen un mouillage minimum de 3 m. 50 est assuré par des barrages dont les écluses sont devenues insuffisantes et devront être doublées. A partir de Rouen, la Seine mari-

ZONES DE PÉNÉTRATION DES PRINCIPAUX
CHARBONS CONCURRENTS
SUR LE MARCHÉ NATIONAL



time donne accès aux navires de 7 mètres de tirant d'eau ; mais pour éviter aux péniches de rivière les dangers de l'estuaire, on a ouvert en 1887 le canal de Tancarville au Havre.

Nos propres charbons empruntent pour aller à Paris la voie ferrée ou bien le canal de la Marne au Rhin coupant Meuse et Moselle et joignant Strasbourg. Ce canal est le tronc de tout un « chevelu » de canaux et de cours d'eau navigables, notamment, en ce qui nous concerne, du canal des houillères.

Dès 1926, le charbon anglais descendait jusqu'au centre de la France en venant de Paris, concurrençant sur place le charbon de Saint-Etienne, cependant que nos charbons y pénètrent également, par voie ferrée.

Enfin, dans la région lyonnaise, les charbons lorrains rencontrent bien entendu le charbon du bassin de Saint-Etienne ; les charbons du Pas-de-Calais, venus par le canal de Saint-Quentin, l'Oise et le canal de la Marne à la Saône ; les charbons allemands déversés par Strasbourg ; et les charbons anglais venus par le sud, par Marseille. Ils y pénètrent eux-mêmes par voie ferrée ou par voie d'eau : canal des houillères, canal de la Marne au Rhin, Saône.

Principaux groupes de Consommateurs en France (en 1.000 T.)

	1913	1928	1929	% 1929
Mines de consom. propre..	4.664	4.430	4.600	7
Combust. au personnel ...		1.276	1.281	
Autres mines	390	375	400	
Usines sidérurgiques	12.054	17.300	19.600	22
Autres usines métallurgiques	510	400	382	
Chemins de fer	8.910	11.535	12.542	14
Industrie gazière	4.656	4.767	4.803	5,5
Industrie électrique (non compr. centr. des m.)..		3.200	3.630	4
Consommation domestique	11.979	15.000	16.000	18
Industries diverses	19.811	21.000	26.000	29,5
Total (environ)	63.000	79.000	89.000	100
Consommation en mer (marine marchande)	1.720	1.300	1.400	

III. — CONSOMMATION ÉTRANGÈRE DE CHARBON MOSELLAN

1. — Généralités

Depuis la fin de la guerre, qui avait, bien entendu, désorganisé le régime des ventes des houillères lorraines, jusqu'en 1929, les chiffres indiquent une augmentation extrêmement forte des ventes de nos houillères à l'étranger : elles décuplèrent. De 95.785 tonnes en 1920, elles font dès 1921 un bond qui les porte à 323.500 tonnes ; en 1922 elles montent à 559.000 tonnes pour retomber à 487.100 tonnes en 1923 ; dès l'année suivante, elles reprennent leur marche ascendante et se stabilisent en 1925 à 698.863 tonnes ; 1926 vit la grève des mineurs anglais, l'insuffisance des arrivages anglais en France, et par conséquent, la forte demande des marchés français, qui entraîna la diminution des exportations des charbonnages lorrains : 537.635 tonnes en 1926. En 1927, les charbonnages anglais reprennent leur place sur le marché français, refoulant nos charbons des positions dont ils s'étaient momentanément emparés ; nos houillères à partir de ce moment, accentuèrent la tendance déjà esquissée d'élargir leurs débouchés à l'étranger. Durant les six premiers mois de 1928, elles vendirent sans gain appréciable à l'étranger ; puis elles relevèrent leurs prix, qui devinrent à peu près équivalents à ceux de leurs ventes en France ; il en fut de même en 1929. En 1928, les ventes étaient brusquement montées à 917.385 tonnes ; 1929 vit un progrès plus lent : 974.211 tonnes, soit par rapport à 1928 un progrès de 55.826 tonnes (6,1 %) ; en effet la demande du marché français est très grande, et afin d'y satisfaire, les houillères lorraines sont obligées, dans une certaine mesure, d'enrayer leurs exportations.

Vint la crise qui fit tomber les exportations à 873.000 tonnes en 1930 ; nous maintenons néanmoins nos positions

en Allemagne et en Suisse ; et nous les développons en Belgique. Si, en 1931, chiffre de 925.000 est à nouveau atteint, ce n'est que grâce à de fortes diminutions de prix, encore accentuées les années suivantes ; grâce à ces sacrifices, notre chiffre d'exportation ne tombe pas au-dessous de 900.000 tonnes jusqu'en 1934.

Mais les conditions très âpres des marchés étrangers en 1935, en particulier le rattachement de la Sarre à l'Allemagne et nos relations tendues avec l'Allemagne, font retomber nos exportations à 649.023 tonnes.

Exportations des houillères mosellanes de 1920 à 1934

1920.....	95.785 T.		
1921.....	323.500	progrès de	227.715 T.
1922.....	559.000	» »	235.500
1923.....	487.100	perte de	71.900
1924.....	677.600	progrès de	190.500
1925.....	698.863	» »	21.263
1926.....	537.635	perte de	161.228
1927.....	688.522	progrès de	150.887
1928.....	917.385	» »	228.863
1929.....	973.211	» »	55.826
1930.....	873.000	perte de	100.211
1931.....	925.000	progrès de	52.000
1932.....	931.000	» »	6.000
1933.....	913.000	perte de	18.000
1934.....	927.000	progrès de	14.000
1935.....	649.023	perte de	277.977

En résumé, si nous essayons de traduire l'influence de la crise sur nos houillères, et de voir au moyen de quels éléments immédiats, elle leur a créé une situation difficile sur les marchés étrangers, nous trouvons trois facteurs :

1) les contingentements au moyen desquels les Etats étrangers s'isolent ;

2) la concurrence du charbon anglais sur les marchés étrangers et la concurrence sur ces marchés des charbons nationaux respectifs ;

3) les tarifs trop élevés des chemins de fer pour nos transports de charbon.

2. — *Exportations vers la Sarre*

Géologiquement le bassin de la Sarre et le bassin lorrain forment un tout ; économiquement, une indéniable interdépendance s'est forcément créée entre les deux régions limitrophes tant au point de vue purement industriel qu'au point de vue agricole ; les importations de charbon sarrois en Lorraine sont fort appréciables ; par contre les exportations de charbon lorrain vers la Sarre sont beaucoup moins importantes ; il n'en reste pas moins que de 1921 à 1933 elles sont passées de 6.500 tonnes (0,2 % du total des ventes) à 247.000 (26,9 % du total des exportations). Nos livraisons à la Sarre, d'abord insignifiantes en 1921 et 1922, passent brusquement à 155.500 tonnes (4,3 % du total des ventes) en 1923 ; durant les années suivantes, jusqu'en 1927, elles oscillent entre 92.168 et 154.317, soit entre 2 % et 3,4 % des ventes. En 1928, elles montent à 216.533 tonnes, soit 23,5 % des exportations. Désormais, et jusqu'en 1933, le chiffre ne va redescendre qu'une seule fois au-dessous de 200.000, ce sera en 1930 : 194.000 tonnes (22,2 % des exportations). Par contre en 1932, il atteint 246.000 (26,9 %), pour fléchir légèrement en 1933 et 1934.

1921.....	6.500 T.	soit 0,2 %	du total des ventes
1922.....	5.000		
1923.....	150.000	4,3 %	» »
1924.....	96.200	2,1 %	» »
1925.....	154.317	3,4 %	» »
1926.....	92.168	2 %	» »
1927.....	117.964	17,2 %	des exportations
1928.....	216.533	23,5 %	»
1929.....	279.000		
1930.....	194.000	22,2 %	»
1931.....	200.000	21,6 %	»
1932.....	246.000		
1933.....	245.000	26,9 %	»
1934.....	241.000	26 %	»
1935 (2 mois)	54.694		

3. — *Exportations vers l'Allemagne*

Avant la guerre, l'Alsace-Lorraine, en tant que facteur économique, était plus ou moins intégrée à l'Allemagne ; c'est ainsi qu'une notable partie de notre production houillère alimentait ou contribuait à alimenter surtout le Sud-Ouest de l'Allemagne ; 873.079 tonnes en 1910-1911 ; 969.076 tonnes en 1911-1912 ; 1.116.680 tonnes en 1912-1913. Après la guerre, les charbonnages mosellans étant revenus à la France, les expéditions vers l'Allemagne tombèrent d'abord à zéro ; puis elles reprirent, faibles, augmentant d'un mouvement lent et régulier, sauf en 1922, jusqu'aux environs de 1927 ; c'était l'époque où les charbonnages lorrains étaient contraints par la concurrence étrangère à se détourner vers le Sud et vers l'Est, c'est-à-dire vers l'Allemagne. Si nous considérons en particulier la période de 1921 à 1927, nous remarquons pour 1922 un chiffre d'exportation vers l'Allemagne qui est très fort : 300.000 tonnes, puis qui retombe l'année suivante à 6.600 tonnes ; cette chute s'explique par trois causes :

1) d'abord une cause permanente, la cause même de la diminution de nos exportations vers l'Allemagne par

rapport à l'avant-guerre : l'intégration progressive de l'industrie houillère lorraine dans la vie économique française ;

2) la diminution de notre production en 1923 ;

3) et surtout les représailles allemandes par suite de l'occupation de la Ruhr.

En 1924, cette situation prend fin, et les charbonnages lorrains exportent en Allemagne occupée 65.800 tonnes ; en Allemagne non occupée 71.200 tonnes. En 1925 et 1926, la situation est à peu près analogue. Les tarifs de transport facilitent l'alimentation de la Sarre, du Palatinat, de l'Allemagne du Sud ; le rapport du service des mines pour 1927 notait qu'en cette année, ils étaient moins élevés pour Stuttgart que pour Strasbourg. 1928 continue les progrès esquissés en 1927 : 115.337 tonnes de charbon lorrain en Allemagne occupée ; 159.003 en Allemagne non occupée ; à partir du 1^{er} mars 1928, le contingent autorisé est porté de 10.000 à 30.000 tonnes par mois. Aussi, en 1929, exportons-nous vers l'Allemagne : 303.000 tonnes. Nos ventes se sont donc accrues en Allemagne du Sud et dans le Palatinat, malgré la concurrence du charbon sarrois, du charbon westphalien, du charbon silésien et du charbon anglais ; nous maintenons la parité de prix avec nos concurrents. 1930 voit une très légère régression de nos expéditions : 294.000 tonnes, soit 33,7 % de nos exportations, en cette même année ; aussi M. Helmut Dietrich notait-il : « Da Lothringen nicht mehr zum Deutschen Reiche gehört, dürfte in absehbarer Zeit mit einer Erhöhung der Lieferungen nach Sudddeutschland nicht zu rechnen sein ». (« Comme la Lorraine ne fait plus partie de l'Empire allemand, on ne saurait compter de façon prévisible avec une augmentation des livraisons vers l'Allemagne du Sud »). D'un bout de l'année à l'autre, la baisse maximum des prix a été de 3 m,50 ; à noter, en Allemagne du Sud, la

concurrence avec le charbon de Haute-Silésie allemande, vendu départ 13 marks. Contrairement aux prévisions de M. Dietrich, en 1931, on atteint 317.000 tonnes, dépassant de 23.000 tonnes le chiffre de 1930, grâce à de fortes diminutions de prix (en 1930, 33,7 % de nos exportations ; en 1931, 34,3 %). Le niveau atteint est maintenu en 1932, dépassé en 1933 : 342.000 tonnes, soit 37,4 % de nos ventes à l'étranger, 7,1 % de la production totale des charbonnages lorrains ; dépassé également en 1934 : 360.000 tonnes (38,7 % de nos ventes à l'étranger). — L'année 1935, par contre, est marquée par un recul très net : 292.243 tonnes.

Remarque : En Allemagne, les houillères lorraines sont théoriquement limitées par un contingent global de 30.000 tonnes par mois : 12.750 tonnes pour Sarre-et-Moselle, autant pour Petite-Rosselle, 4.500 pour La Houve. En 1930, le placement n'en a pas été intégralement effectué, encore que Sarre-et-Moselle ait utilisé une partie des licences de Petite-Rosselle.

Exportations en tonnes vers l'Allemagne

	ALLEMAGNE OCCUPÉE	ALLEMAGNE NON OCCUPÉE
1921....	40.000 T. (1,28 % de pr.)	8.000 (0,25 % de prod.)
1922....		300.000 (8,02 % de notre production)
1923....	4.000	2.600
1924....	65.800	71.200
1925....	69.895	67.878
1926....	52.360 (9,8 % des exp.)	42.080 (7,8 % des export.)
1927....	88.797 (12,8 % »)	64.545 (9,4 % » »)
1928....	115.337 (12,5 % »)	159.003 (17,3 % » »)
1929....	303.000	
1930....	294.000	
1931....	317.000 (34,3 % des exportations)	
1932....	342.000 (37,4 % »)	
1933....	(7,1 % de la production)	
1934....	360.000 (38,7 % des exportations)	
1935....	292.243	

4. — *Exportations vers la Suisse*

Avant la guerre, ces exportations, d'importance moyenne, croissaient régulièrement : 1910-1911 : 171.915 tonnes ; 1911-1912 : 185.337 ; 1912-1913 : 221.264 tonnes. La guerre interrompit cet essor, et lorsqu'elle fut terminée, il fallut quelques années pour atteindre à nouveau l'ancien niveau ; en 1921, nous exportons 73.000 tonnes vers la Suisse et l'Italie ; en 1922, 186.000 vers la Suisse seule ; en 1923, les expéditions sont de l'ordre de 250.000 tonnes ; elles sont très recherchées en raison du change élevé de ce pays ; l'année suivante elles montent brusquement à 350.000 tonnes (soit 7,74 du total des ventes), pour retomber à 316.110 en 1925, et à 211.344 en 1926 ; la faiblesse relative de ce dernier chiffre s'explique pour les raisons générales de la diminution de nos expéditions à l'étranger en 1926, mais il atteint néanmoins 39,3 % de nos ventes à l'étranger. Dès 1927, ces expéditions remontent : 275.099 (40 % des ventes à l'étranger). Malgré une vive concurrence allemande et polonaise, elles restent de l'ordre de 280.000 tonnes en 1928, 1929, 1930 (289.000 pour 1930, soit 33 % des expéditions à l'étranger). L'ingénieur des mines remarque qu'en 1930, le marché s'est assez bien comporté, malgré des arrivages de la Ruhr, d'Angleterre, de Hollande (pour des fines lavées) et de Pologne (foyers domestiques). A noter en particulier les arrivages anglais par Rouen (prix de transport à la tonne, par rame de 600 tonnes, tarif 407 : 38 francs ; au contraire, les charbons mosellans supportent une charge de 36 francs à la tonne, douane comprise, pour le transport par rame jusqu'à Bâle). En 1931, une forte diminution de prix permet aux charbonnages d'expédier 300.000 tonnes, soit 32,5 % des ventes à l'étranger. Ces expéditions tombent dans les années suivantes à 261.000 tonnes, puis à 247.000 ; ceci signifie non seulement une diminution en valeur absolue, mais

aussi, ce qui est très significatif, une diminution par rapport aux ventes totales à l'étranger (247.000 tonnes en 1933, soit 27,1 % du total des expéditions à l'étranger).

La complexité du marché suisse est fort bien mise en relief par le tableau suivant, indiquant les importations de houille en Suisse pour les années 1932 et 1933, que nous houille en Suisse pour les années 1932 et 1933 (bulletin du Comité des Houillères du 30 janvier 1934).

Importations de houille en Suisse

EN PROVENANCE DE :	DIFFÉRENCE		
	1932	1933	1933
Allemagne	437.156	493.580	+ 56.424
France et Sarre	806.161	750.854	— 55.307
Belgique	93.531	82.742	— 10.789
Pays-Bas	204.402	186.208	— 17.834
Grande-Bretagne	251.457	270.497	+ 19.040
Pologne	102.729	92.974	— 9.755
U. R. S. S.	13.321	23.729	+ 11.408
Indochine	—	558	+ 558
Total	1.907.397	1.901.142	— 6.255

Ce tableau suggère deux remarques :

1° Parmi les concurrents qui se disputent le marché suisse, aucun ne l'emporte de façon définitive sur les autres.

2° Alors que les importations de charbon allemand ont augmenté de 56.424 tonnes (13 %), en 1933, celles de charbon français et sarrois ont, au contraire, diminué de 55.307 tonnes (7 %).

Il convient d'insister sur ce recul des charbons français devant la concurrence allemande qui constitue une menace grave pour les houillères lorraines. Celles-ci sont désavantagées tout d'abord au point de vue des transports vers la Suisse : les subsides aux flottes allemandes et françaises favorisent les transports des charbons allemands et

anglais qui remontent le Rhin. De plus, les chemins de fer accordent des tarifs de transit (Rouen-Bâle) aux charbons anglais.

D'autre part, la Suisse contingente les importations ; elle n'autorise des transferts de contingents d'un pays à un autre qu'en faveur de l'Allemagne ; pour tout autre transfert, on exige une autorisation du département de l'Economie Publique. Un problème particulier se posait à propos de la Sarre : au cas où elle passerait à l'Allemagne, il fallait prévoir que les licences accordées aux charbons sarrois seraient attribuées à l'Allemagne ; mais il était de notre intérêt que le gouvernement suisse laissât aux importateurs de charbons sarrois la latitude de faire usage de leurs licences en faveur des houillères françaises.

En dernier lieu, la Banque Nationale, en 1934, songea à faire augmenter le chiffre des importations allemandes, en particulier en ce qui concerne les combustibles dont la valeur totale des importations atteindra probablement 90 ou 95 millions de francs suisses en 1934, 42 à 45 % étant de provenance allemande. Donc on pouvait craindre qu'en 1935, le chiffre d'exportation des charbonnages français, surtout lorrains, ne subisse un fort fléchissement, sans que le gouvernement suisse réduise officiellement les contingents français. Il lui aurait suffi d'obliger les consommateurs ou importateurs à utiliser par priorité les licences allemandes. Heureusement, il n'en fut rien.

Expéditions de charbon mosellan en Suisse (en Tonnes)

1922.....	186.000	
1923.....	249.000	
1924.....	350.600	(7,74 % des ventes)
1925.....	316.110	
1926.....	211.344	(39,7 % des expéd.)
1927.....	275.099	(40 % » »)
1928.....	281.580	(40,7 % » »)
1929.....	289.000	
1930.....	289.000	(33 % » »)

1931.....	300.000 (32,5 % » »)
1932.....	261.000
1933.....	247.000 (27,1 % » »)
1934.....	263.000 (28,4 % » »)
1935.....	265.368

5. — *Exportations vers l'Italie*

Les exportations vers l'Italie ne furent jamais bien importantes, n'atteignant jamais 100.000 tonnes. Nos charbons sont en effet grevés de gros frais de transports avant que d'arriver en Italie ; et, d'autre part, la concurrence de charbons étrangers, et notamment des charbons anglais, ne leur permit jamais de s'y créer un débouché important. De 89.595 tonnes en 1928 (soit 9,9 % de nos exportations) les expéditions en Italie tombent à 43.000 tonnes en 1929, soit une chute de plus de 50 %. Elle était due à l'assaut des charbons anglais venus par mer ; les gros sacrifices de prix consentis par les houillères lorraines n'avaient réussi qu'à limiter le rétrécissement du marché italien. En 1930, nouvelle chute : les expéditions vers l'Italie ne sont plus que de 29.000 tonnes ; 49.000 tonnes en 1932 ; 33.000 en 1933 ; 29.000 en 1934 ; 9.295 en 1935.

Expéditions vers l'Italie (en Tonnes)

1925.....	36.778 (0,8 % du total des ventes)
1926.....	86.667 (1,9 % » » »)
1927.....	90.720 (13,1 % des exportations)
1928.....	89.595 (9,9 % » »)
1929.....	43.000
1930.....	29.000 ..
1931.....	49.000 (5,3 % » »)
1932.....	24.000
1933.....	33.000 (3,6 % » »)
1934.....	29.000 (3,1 % » »)
1935.....	9.295

On remarquera la diminution considérable de la valeur relative des ventes en Italie par rapport au total des ventes à l'étranger.

6. — *Expéditions vers les autres pays*

1° Expéditions vers le Luxembourg. — Elles présentent cette caractéristique d'avoir très nettement diminué depuis la guerre. Cette diminution doit être attribuée à la concurrence des charbons luxembourgeois et des charbons étrangers qui se sont installés sur le marché luxembourgeois. De 1922 à 1924, on enregistre d'abord une augmentation de nos expéditions de 56.000 à 70.800 tonnes ; puis le niveau tombe brusquement à 51.000 tonnes ; il diminue faiblement dans les années suivantes, marqué même un léger progrès en 1927, se maintenant de 1926 à 1929 entre 40.000 et 50.000 tonnes : 45.726 ; 48.600 ; 42.792 ; 43.000 ; l'année 1930 signifie une nouvelle chute : 29.000 tonnes ; cette diminution s'accroît dans les années suivantes : 23.000 ; 25.000 ; 13.000 ; 14.000 ; 11.568 tonnes.

2° Expéditions vers la Belgique. — En 1921, elles avaient atteint 149.000 tonnes, soit 4,77 % du total de nos ventes ; ce chiffre très important était une des conséquences de la guerre. Dès l'année suivante, il tombe à 12.000 tonnes et reste à un niveau très bas jusqu'en 1929 : 8.200 ; 15.900 ; 1.455 ; 7.250 ; 2.662 ; 8.990 ; 12.000. Pour 1930 et les années suivantes, on enregistre un progrès, d'ailleurs faible et non continu : 34.000 ; 31.000 ; 19.000 ; 30.000 ; 19.000 ; 9.728 tonnes.

3° Expéditions vers d'autres pays. — Parmi ceux-ci il faut citer avant tout l'Autriche qui avait reçu en 1921, 13.000 tonnes de houille lorraine ; dans les années suivantes ce chiffre ne fut plus atteint. Ajoutons qu'en 1921, la Hongrie avait reçu 8.000 tonnes ; la Hollande 3.000 et l'Angleterre 23.000. Pour toutes les autres années, les quantités envoyées vers ces pays sont insignifiantes, ou extrêmement irrégulières.

Expéditions vers la Belgique et le Luxembourg (en Tonnes)

	BELGIQUE	LUXEMBOURG
	—	—
1922.....	12.000	56.000
1923.....	8.200	63.600
1924.....	15.900	70.800
1925.....	1.455	51.430
1927.....	2.662	48.600
1926.....	7.250	45.726
1928.....	8.990	42.792
1929.....	12.000	43.000
1930.....	34.000	29.000
1931.....	31.000	23.000
1932.....	19.000	25.000
1933.....	30.000	13.000
1934.....	19.000	14.000
1935.....	9.728	11.588

IV. — L'EVOLUTION DES PRIX DE VENTE (1920-1935)

BIBLIOGRAPHIE

Robert LAFFITTE-LAPLACE. — Economie charbonnière de la France, 1933.

Rapports annuels du service des mines de la Moselle. 1920-1933.

L'étude des prix de vente du charbon de telle entreprise ou de tel groupe d'entreprises comporte forcément des éléments d'imprécision dus à la discrétion des entreprises exploitantes comme des acheteurs et à la variabilité des prix selon les cas, selon les vendeurs, selon les acheteurs. La volonté d'une entreprise d'écouler ses stocks, le désir d'étendre son marché, sa politique pour conserver tel client, l'espoir d'orienter ses ventes dans telle ou telle direction, le resserrement ou l'élargissement général du marché, l'apparition de tel succédané, la crainte d'une crise ou la volonté de la surmonter, la nécessité de liquidités appréciables, sont autant d'éléments qui influent sur le prix de vente de toute marchandise, partant, du charbon. Il apparaît donc impossible, en tous cas inutile, de chercher à déterminer les prix de vente dans le détail. L'étude du prix moyen seule est intermédiaire. Nous y consacrons ce bref chapitre. L'étude du prix de vente dans le détail, malgré l'existence d'un tarif officiel sur lequel on consent des abattements plus ou moins considérables. L'étude du prix moyen seule est intéressante. Nous y consacrons ce bref chapitre, au moins pour la période de 1920 à 1930.

Si nous considérons le prix de vente français de 1894 à 1929, nous constatons un mouvement de hausse indéniable dès avant la guerre, mouvement de hausse qui est l'écho de la hausse générale des prix dans l'industrie, et dont les causes immédiates sont la charge croissante des institutions sociales et l'épuisement progressif des gisements les plus riches ou les plus faciles. Après la guerre, de nouveaux facteurs interviennent :

1° la dépréciation du franc et l'instabilité monétaire jusqu'en 1926 ;

2° le rattachement du département de la Moselle à la France, car, en 1919, le prix moyen du charbon en ce bassin est de 47,40 francs contre 57,40 pour l'ensemble des mines de l'ancien territoire de la France, et 55,33 francs pour la moyenne générale. En 1929, les écarts se sont déjà resserrés, puisque la Moselle est à 108 francs contre 110 de moyenne générale.

3° Le déficit des mines sinistrées du Nord et du Pas-de-Calais, qui nous a obligés à exploiter activement nos mines du Centre et du Midi, dont les frais généraux, par conséquent les prix de vente, sont bien plus considérables. La moyenne générale s'en trouve temporairement relevée. L'importance de ce facteur diminue peu à peu jusqu'en 1925.

4° En 1919, 1920, 1921, les prix sont faussés par le régime de répartition administrative. La surtaxe de compensation levée sur le charbon français a maintenu les prix à un niveau bien inférieur au prix de la concurrence.

5° Enfin, la qualité de la production nette augmente peu à peu en raison de la préparation mécanique des charbons.

Pour toutes ces raisons, les prix du charbon français augmentent, comme l'indique le tableau suivant :

Prix de vente moyen français de 1894 à 1929 (par tonne)

1894....	11,22	1904....	13,30	1919....	55,33
1895....	11,01	1905....	12,92	1920....	81,90
1896....	10,84	1906....	13,70	1921....	83,34
1897....	10,85	1907....	14,97	1922....	75,01
1898....	11,22	1908....	15,84	1923....	76,83
1899....	12,41	1909....	15,29	1924....	82,31
1900....	14,05	1910....	14,50	1925....	82,73
1901....	15,69	1911....	15,24	1926....	105,81
1902....	14,55	1912....	15,51	1927....	112,09
1903....	14,00	1913....	16,53	1928....	100,04
				1929....	110,00

En 1919, les prix furent fixés administrativement en Moselle ; cette taxation fut relevée par un arrêté du commissaire spécial l'Alsace et de Lorraine en date du 6 mars 1920. Après la grève d'avril, un nouveau relèvement des prix de vente s'imposait par suite de l'augmentation des salaires et de la dévaluation du franc ; aussi l'arrêté du 28 mai 1920 vint-il rendre aux houillères la liberté pour la fixation de leurs prix de vente. Celles-ci s'engageaient cependant à ajuster ces prix aux prix de taxation des mines domaniales de la Sarre, comme elles le faisaient avant la guerre.

Prix moyens en 1920

	Jänv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
Petite-												
Rosselle	53,5	53,2	70,4	72,3	72,7	88,2	86,7	86,7	86	87	91	90,6
Sar.-et-												
Moselle	56,6	67,7	87,6	68,4	76	97,7	96,8	98,9	98,1	105,1	106,7	105,7
La												
Houve..	62,3	62,9	76,2	72,6	87,2	105,9	102,3	103,2	102,2	108,4	108,7	107,9
Ensem-												
ble....	56	59,8	68,3	72,2	75	93,9	92,4	94	91,9	96,3	98,6	97,6

Les chiffres indiqués pour le mois d'avril n'ont pas grande signification en raison de la grève. Pour Sarre-et-Moselle en particulier, le prix de vente moyen en avril et

mai a été abaissé par la vente d'une très forte proportion de schlamms, surtout pendant la grève, en avril. Par contre, la valeur relativement faible des prix de Petite-Rosselle est due à ce que cette houillère vend une proportion beaucoup plus grande de tout-venant (50 % de la production), alors que Sarre-et-Moselle ne vend à peu près que du charbon classé.

L'année 1921 vit une réduction progressive des prix en raison surtout de l'augmentation du rendement et de la baisse des salaires, entraînant une réduction du coût de main-d'œuvre par tonne marchande de 45,96 francs à 39 francs de janvier à décembre.

Prix par catégories en janvier et décembre 1921

	Janvier	Décembre
Gros au-dessus de 80 mm.	112	97
Charbons lavés 50/80.	124	105
» 35/50.	124	105
» 15/35.	118	100
» 7/15.	105	93
Tout-venant	82	68

En réalité la baisse fut encore plus sensible, et le prix de vente moyen correspondant à l'ensemble des expéditions des trois houillères est passé de 102,45 francs en janvier et à 80 francs en décembre (chiffre de 5,2 fois plus élevé que celui de 1913 qui était de 12,23 marks d'après le rapport du service des mines allemand). Cette différence provient vraisemblablement surtout des sacrifices que les houillères lorraines ont été amenées à consentir dans la région parisienne, pour y poursuivre la lutte contre les charbons anglais dont certaines qualités avaient diminué considérablement de prix.

La baisse continue jusqu'en juillet 1922 (l'été amène normalement une baisse des prix), les prix tombent de 20 à 15 francs de janvier à juillet ; ils remontent de 10 à 15 francs d'août à décembre. La concurrence anglaise n'est guère sensible qu'en avril et mai.

Prix par catégories en janvier et décembre 1922

	Janvier	Décembre
Gros au-dessus de 80 mm.	97	90
Charbons lavés 50/80.....	105	95
» 35/50.....	105	95
» 15/35.....	100	91
» 7/15.....	92	87
Tout-venant . . .	70	65

En 1923, la diminution considérable des arrivages de charbons allemands par suite de la résistance passive, le déficit amené dans l'approvisionnement du pays par les deux mois de grève du printemps et la disparition pratique de toute concurrence qui en est résultée, ont permis aux houillères d'entreprendre dès la reprise du travail en avril et de poursuivre jusqu'à la fin de l'année une élévation de leurs prix de vente correspondant en partie à des augmentations de salaires consenties aux ouvriers.

Le prix de vente moyen, qui était de 73,65 francs pour l'ensemble de 1922, s'établit à 90,72 francs pour l'ensemble de 1923, soit une hausse de 23 %. La différence entre les derniers mois de 1922 et la fin de 1923 est encore plus sensible. Le tableau suivant, qui donne les variations du tarif local de base pour l'une des houillères, et qui ne tient donc pas compte du jeu des diverses primes et ristournes, éléments très importants du prix de vente réel, reflète cependant assez bien la façon dont l'augmentation s'est poursuivie dans le courant de l'année sous l'effet de la dépréciation du franc.

	Janvier	Avril	Juin	Octobre
Gros . . .	91	100	102	107
Charbons lavés 50/80	96	104	110	115
» 35/50	96	105	110	115
» 15/35	93	100	105	110
» 7/15	88	95	100	105
Tout-venant supérieur .	67	75	75	80
Tout-venant ordinaire .	62	70	70	75

Les tarifs de vente n'ont subi, au cours de l'année 1924, que des variations insignifiantes. La houillère de Sarre-et-Moselle qui avait été la seule à augmenter ses tarifs en novembre 1923, a été aussi la seule à appliquer, à partir du début de 1924, la baisse de trois francs que le Comité des Houillères, sur les instances du Gouvernement, avait demandée à ses adhérents. —

Le prix moyen de l'ensemble de la production nette passe de 78,28 francs pour 1923 à 78,75 francs pour 1924. Si l'on tient compte des prix d'ordre auxquels ont dû être comptés dans cette évaluation les tonnages consommés par les houillères et ceux qui ont été livrés à des Usines dépendant des mêmes sociétés, on peut en déduire que les prix moyens des ventes commerciales ont été approximativement de 88 francs en 1923 et 86 francs en 1924. Les trois houillères ont donc été amenées à réaliser par le jeu des diverses primes et ristournes le rabais de 3 % environ que seule Sarre-et-Moselle avait annoncé officiellement dans ses tarifs.

En moyenne les prix de base des différentes catégories sur wagon départ mine étaient, en fin d'année, les suivants pour la région locale :

Gros	frs	107
Charbons lavés 50/80.....		115
» 35/50.....		115
» 15/35.....		110
» 7/15.....		105
Tout-venant supérieur		80
Tout-venant ordinaire		75

En 1925, les tarifs de vente s'élèvent un peu au cours de l'année, la valeur moyenne sur le carreau de la mine étant de 83,85 francs.

Pri moyen de base sur wagon départ mine par catégories

	Janvier	Décembre
Gros	107	114
Charbons lavés 50/80.....	115	123
» 35/50.....	115	123
» 15/35.....	110	110
» 7/15.....	105	105
Tout-venant supérieur	80	85
Tout-venant ordinaire	75	79

Les tarifs de vente se sont élevés rapidement au cours de l'année 1926 sous l'influence de l'excès de la demande et surtout de la baisse du pouvoir d'achat du franc pendant le premier semestre. Le prix moyen de l'ensemble de la production nette est passé de 83,55 frs pour 1925 à 107,24 frs pour 1926. Cette évaluation comprend les tonnages consommés par les houillères et ceux qui ont été livrés à des usines des mêmes sociétés, lesquels sont évalués à des prix d'ordre un peu inférieurs à leur valeur marchande.

Sur le tableau suivant sont du reste portées les diverses modifications apportées par les houillères à leurs tarifs officiels de ventes. De janvier à décembre, la majoration a été de 43 à 50 % pour le gros et les grains lavés, de 63 % pour les fines lavées et le tout venant. En fin d'année le coefficient de multiplication par rapport à 1914 était égal ou légèrement supérieur à 9 suivant les sortes.

Enfin nous indiquons que les houillères divisèrent le territoire national en 7 zones ; chaque zone ayant un tarif particulier d'autant moins élevé qu'elle est plus éloignée de la mine.

Les tarifs que nous indiquons se rapportent à la zone I (département du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle et départements voisins). Les tarifs les moins élevés (zone 7) ont présenté en 1926 par rapport à ceux de la zone I une différence de 10 à 13 francs suivant les catégories de charbon. La division en zones a été supprimée au 1^{er} août, et, depuis cette date jusqu'à la fin de l'année, les prix sont restés uniformes pour tous les consommateurs français.

		1 ^{er} Janvier	Févr.	Mai	Juin	Août	Nov.
Gros criblé 80	...	111,50	121	127	133	149	161
»	50/80...	119,50	129	135	143	160	172
»	35/50...	119,50	131	137	145	163	175
»	15/35...	109,50	123	129	136	153	165
»	7/15...	103,50	114	119	124	140	152
Fines lavées		75,50	86	92	98	113	123
Tout-venant.		78,50	89	97	103	118	128

Alors qu'au début de 1927 des prix uniformes étaient pratiqués dans toute la France, on a dû recréer, dès février, des zones ayant chacune un tarif particulier, d'autant moins élevé que les frais de transport y étaient plus considérables et la concurrence plus âpre. Ces zones ont dû être modifiées à maintes reprises, et subdivisées elles-mêmes en sous-zones de sorte qu'il en existait 27 au début de 1928.

En 1928, année de la création de « Charlor », les tarifs furent corrigés par des primes consenties pour les gros tonnages ou imposées par la concurrence, de sorte que la valeur moyenne de l'ensemble de la production nette n'a été que de 101,86 par tonne en 1928, contre 113,04 francs en 1927. On remarquera que, malgré la stabilisation de la monnaie les prix se maintinrent à un niveau relativement élevé.

Il est vrai que cette évaluation tient compte des consommations propres et des livraisons aux usines dépendant des mêmes sociétés que les houillères. Si l'on examine, pour plus de précision, les prix moyens des ventes mensuelles effectuées, on constate que pour l'ensemble des ventes (France et étranger), ils ont baissé pendant le 1^{er} semestre d'une dizaine de francs à la tonne avec une reprise de 2 francs pour les derniers mois de l'année.

Au total le coefficient de majoration de l'ensemble des prix de vente par rapport à 1914 semble avoir été voisin en fin d'année de 6,4 (contre 6,8 au début).

En 1930, dans l'ensemble, la valeur totale de la production nette, (6.074.198 tonnes) a été de 672.627.000

francs, soit 110,34 francs la tonne, contre 108,16 francs seulement en 1929. Sans doute ce prix moyen tient-il compte des prix d'ordre comptés pour les livraisons aux services, ce qui fausse quelque peu le jugement. Comme d'autre part ces prix sont différents de houillère à houillère, on ne peut songer à fonder sur eux une comparaison de leurs résultats respectifs. Seul demeure possible le rapprochement de chacun des résultats moyens de 1930 avec ceux des années précédentes.

Valeur moyenne de la tonne nette extraite

	1928	1929	1930
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
Sarre-et-Moselle	104,46	115,53	115,02
Petite-Rosselle	99,11	103,81	106,19
La Houve	101,46	108	107,60
Ensemble	101,86	108,16	110,74

A ne considérer que les ventes, abstraction faite des stockage et consommations intérieures, on peut admettre un prix moyen de 120 à 125 francs pour l'ensemble des catégories et des destinations.

Examiné mois par mois, le produit brut à la tonne effectivement vendue accuse une baisse importante et constante, à part un léger sursaut vers la fin de l'été (août, septembre), au moment de la reconstitution des stocks des négociants. Cette baisse, dont l'ampleur, malgré l'hiver, est allée croissant d'octobre 1930 à janvier 1931 a atteint d'un bout à l'autre de l'année 12 francs en moyenne pour l'ensemble des catégories et des zones de vente, les prix inférieurs étant supérieurs de 5,50 francs en moyenne aux résultats des ventes à l'étranger, et la baisse totale consentie à l'exportation étant elle-même quelque peu supérieure à la baisse réalisée en France. Enfin, la vente aux foyers domestiques a subi une baisse sensiblement plus forte que la vente à l'industrie pour la zone des houillères par exemple. En fin d'année, la « survente » pour les foyers domestiques

— par rapport aux mêmes catégories vendues à l'industrie — atteignait encore cependant 5 à 12 francs suivant les catégories et la provenance. L'ampleur croissante de la crise et la clémence de l'hiver allaient d'ailleurs contraindre par la suite les houillères à annuler pratiquement cette survente.

Durant les années de crise, les tarifs de base de « Charlor » subirent une certaine réduction, d'ailleurs relativement faible, et traduisant imparfaitement les effets de la crise. Ceux-ci furent sensibles surtout sur les réductions réelles consenties par l'organisme de ventes des houillères pour les grosses commandes et les ventes à l'industrie, réductions réelles qui doivent être fort importantes, mais qu'il est impossible de déterminer, d'autant plus qu'elles présentent une grande variabilité suivant les marchés. Quant aux tarifs de base, ils furent appliqués aux ventes au public, en particulier dans les contrats avec les marchands de charbon de la contrée ; ils sont plus élevés en hiver qu'en été grâce au jeu de la prime d'été, qui s'applique du 1^{er} au 30 septembre. Fixés au départ Béning, ils varient, dans l'ensemble des marchés de la compétence de « Charlor », suivant que le charbon est destiné aux départements de l'une des trois zones qualifiées « Est », « Centre » ou « Ouest ». En tenant compte de ces indications, on peut dresser, pour le gros criblé 80 et le 35/50 le tableau suivant, donnant les tarifs de base, toute prime d'été déduite, au 1^{er} avril des années 1932-1935 :

CATÉGORIE	ZONE	1932	1933	1934	1935
Gros criblé 80	Est.....	145	142	133	133
»	Centre ..	148	145	136	136
»	Ouest ...	144	142	133	133
35/50.....	Est . . .	155	153	146	146
»	Centre ..	158	156	149	149
»	Ouest ...	158	151	144	144

Note : Les tarifs sont un peu plus élevés pour les qualités provenant de la Houve, dont l'utilisation est supérieure pour les foyers domestiques, la différence est d'environ 3 à 4 francs.

En août 1935, au moment où M. Laval lança son offensive contre la vie chère, une conférence réunit M. Carles, préfet de la Moselle, avec les représentants des houillères et M. Angot, ingénieur des mines, en vue de réaliser une diminution des prix de base ; les houillères, dont les bénéfices sont sérieusement entamés par les réductions consenties aux ventes industrielles et aux grosses commandes, ne voulurent point entrer dans ces vues ; aussi les prix de base subirent-ils l'habituelle hausse d'hiver à partir d'octobre 1935.

V. — LES PRINCIPAUX CONCURRENTS

BIBLIOGRAPHIE

- DELATTRE. — L'Angleterre et le conflit minier.
Mémemrandum sur l'industrie du charbon (avec une note sur l'industrie houillère française de M. de Peyerimhoff). 1927.
Rapports annuels du Service des Mines de la Moselle. 1926-1934.
Robert LAFFITTE-LAPLACE. — L'économie charbonnière de la France. Bulletin du Comité des Houillères. 10 mars 1934.
Jean DE PANGE. — Ce qu'il faut savoir de la Sarre.
P. VIDAL DE LA BLACHE et LEGALLOIS. — Le bassin de la Sarre, 1924.
Angel MARVAUD. — Le territoire de la Sarre. 1924.
Robert CAPOT-REY. — La région industrielle sarroise. Berger-Levrault. Nancy-Paris-Strasbourg. 1934.
« Le Messin », numéro du 23 août 1935. — Le charbon sarrois, par le Général Hirschauer.
Journal « Le Temps » :
13- 5-1935. Commerce extérieur avec les Pays-Bas. P.G. Martin.
22-10-1934. Faillite du clearing franco-allemand.
6- 3-1935. Critique des accords de clearing.
1- 4-1935. Accord franco-allemand sur la compensation des créances commerciales.
29- 4-1935. Commerce extérieur de la France avec l'Allemagne. Lauret.
6- 5-1935. Accords de clearing.
D'ARMONNEL. — L'office des houillères sinistrées du Nord et du Pas-de-Calais et les charbons de réparations.
Ernst STORM. — Geschichte der deutschen Kohlenwirtschaft von 1913-1926.
E. RESPONDEK. — Wirtschaftliche Zusammenarbeit Zwischen Deutschland und Frankreich. 1929. Berlin.
Helmuth DIETRICH. — Die Kohlenversorgung Süddeutschlands. Würzburg. 1930.
Bericht des statistischen Amtes des Saargebietes. 1933.
Paul UFERMANN. — Der deutsche Stahlruhr. 1927.

WOLFF. — Die Unternehmungsorganisation in der westdeutschen Eisenindustrie. Thèse. 1930. Berlin.

Franz EULENBURG. — Probleme der deutschen Handelspolitik. Iena. 1925.

Georg GOTHEIN. — Reichsbergbaumonopol. 1916. In : Finanz und Volkswirtschaftliche Zeitfragen.

Numéros du « Journal des Débats » :

- 5-12-1934. L'accord financier de la Sarre.
- 17-12-1934. Le problème économique sarrois.
- 7- 2-1935. Les négociations financières de la Sarre.
- 16- 2-1935. Un accord commercial franco-allemand.
- 24- 2-1935. Un nouvel accord relatif à la Sarre.

Numéros du journal « Le Temps » :

- 28-11-1934. Avant le plébiscite de la Sarre ; les questions financières.
- 3-12-1934. Plébiscite de la Sarre. Débouchés commerciaux en Allemagne.
- 4-12-1934. Avant le plébiscite de la Sarre. L'accord de Rome.
- 5-12-1934. Le contenu de l'accord de Rome.
- 7-12-1934. Rapport du Comité des Trois.
- 10-12-1934. Accord sur les problèmes financiers de la Sarre.
- 17- 1-1935. Rapport de la Fédération des mineurs du Nord et du Pas-de-Calais.
- 20- 1-1935. Négociations économiques et financières.
- 24- 1-1935. Questions financières franco-allemandes.
- 25- 1-1935. » » » »
- 26- 1-1935. Négociations financières franco-allemandes.
- 27- 1-1935. » » » »
- 28- 1-1935. » » » »
- 30- 1-1935. » » » »
- 1- 2-1935. » » » »
- 8- 2-1935. » » » »
- 16- 2-1935. Le charbon de la Sarre.
- 18- 2-1935. Nouveau régime douanier de la Sarre.
- 19- 2-1935. Signature des accords financiers franco-allemands.
- 23- 2-1935. Accords financiers franco-allemands.
- 24- 2-1935. La Chambre. Séance du 27 février. Accords de Naples.
- 1- 3-1935. Le Sénat. Séance du 27 février. Accords de Naples.
- 17- 5-1935. Ratification des accords de Naples.
- 19- 5-1935. Importation en France du charbon sarrois.

Journal Officiel. — Numéro du 23 février 1935.

Tableau Général du Commerce Extérieur. Années 1929 et 1930.

Pour illustrer la place que tiennent les charbons étrangers dans la consommation française, et, par conséquent, la concurrence qu'ils constituent pour le charbon français en général et le charbon lorrain en particulier, nous ne saurions faire mieux que de reproduire trois tableaux extraits de l'ouvrage de M. Robert Laffitte-Laplace : « L'Economie charbonnière de la France ». Un premier tableau représente la part du charbon français dans la consommation des diverses régions françaises pour les années 1928 et 1929. On remarquera que dans cette période très courte, la consommation a sensiblement augmenté, et ceci surtout au profit des charbons étrangers. Si la houillère française n'est pas en mesure de satisfaire aux besoins de la consommation nationale, il n'en reste pas moins qu'en général, la France se montre beaucoup trop accueillante aux houilles d'importation.

	% 1928	% 1929
Nord	89	88
Région parisienne	60	55,5
Région de Rouen	40,7	30
Pays de la Loire (Nord)	66,6	63,5
Pays de la Loire (Sud)	62	59
Littoral Ouest	12,4	10,1
Champagne	63	64
Est	37,5	36
Lyon et Centre	92	88,5
Méditerranée	84,5	77,5
Région de Toulouse	85	82,5
France entière	64	26

Si nous considérons plus particulièrement l'Est de la France, soit la région où se trouvent précisément les houillères lorraines, nous verrons que, contrairement aux solutions que pourrait nous suggérer un examen superficiel, les départements limitrophes des mines lorraines ne consomment que relativement peu de charbon français. Le département de la Moselle ne consomme que 33 % de charbon français (en 1929) ; la Meurthe-et-Moselle : 41 % ; le

Bas-Rhin : 29 % ; le Haut-Rhin 26,5 %. On s'expliquera aisément cette anomalie apparente, que nos précédentes explications permettaient d'entrevoir, en tenant compte d'abord des tonnages considérables de charbons que consomment ces départements industriels et à population très dense, puis de leur situation à proximité de la frontière qui permet l'invasion des charbons étrangers.

Consommation globale de l'Est (en 1.000 Tonnes)

	Combustible français			Combustible sarrois	Combustibles étrangers		
	Houille et agglomérés	Coke	total en houille		Houille et agglomérés	Coke	total en houille
1928....	3.967	2.089	6.752	1.805	2.765	5.053	9.476
1929....	4.033	2.310	6.873	2.221	3.253	5.133	10.097

Consommations des départements de l'Est (en 1.000 Tonnes)

	Popul. 1926	Charb. franç.	Charb. sarrois	Charb. étran- gers	To- tal	% franç.	Par tête d'habitant en tonnes
Belfort	97	38	42	47	127	30	1,3
Doubs	297	182	96	107	385	47	1,3
Meurthe-et-Mo- selle	552	2.427	756	2.761	5.944	41	10,8
Moselle	633	3.164	712	5.730	9.606	33	15,2
Bas-Rhin	671	337	302	538	1.177	29	1,8
Haut-Rhin . . .	491	303	204	632	1.139	26,5	2,3
Haute-Saône	226	140	23	22	185	76	0,8
Vosges	382	282	86	260	628	45	1,7
Total	3.349	6.873	2.221	10.097	19.191	36	5,7

I. — LA CONCURRENCE DU CHARBON SARROIS

Nous avons indiqué dans la première partie de cet ouvrage les relations étroites entre le bassin houiller mosellan et le bassin sarrois, fragments d'un tout ; entre les deux, des relations historiques suivies se sont nouées tout au long de leur évolution ; et au point de vue économique, de nombreux rapports sont apparus, soit par le jeu

de la concurrence, soit sous l'effet d'une collaboration à un même but économique. Si nous considérons l'évolution de la production du bassin sarrois, nous constatons que celle-ci, de l'ordre de 23.000 tonnes en 1779, n'atteint que 63.000 en 1805. Dès cette époque, une grande partie de ce tonnage alimente la région industrielle de la Moselle (fer et salines). L'extraction a atteint 115.341 tonnes en 1820. C'est l'époque marquée par les recherches efficaces de charbon dans le département de la Moselle, prospections motivées par la perte du bassin de la Sarre, à seule fin d'assurer l'indépendance économique de nos départements frontière (1815). Pendant ce temps, l'extraction sarroise croît d'année en année : 223.191 tonnes en 1830 ; 408.138 tonnes en 1840 ; 636.245 en 1850 ; enfin un bond formidable porte l'extraction à 1,550.168 tonnes en 1855. Cependant l'extraction commençait à Petite-Rosselle, après de longs efforts, après de nombreux échecs ; à côté du bassin sarrois en pleine prospérité, le bassin lorrain naissait à la vie économique. 1865 voit la production sarroise portée à 2.948.812 tonnes ; 10 ans après elle atteint 4.570.611 tonnes. Sous le régime allemand, les mines lorraines virent leurs progrès qui auraient pu être extrêmement rapides, ralentis, d'abord par la concurrence du charbon allemand, et ensuite par la volonté de la Prusse, propriétaire des Mines sarroises et intéressée au premier chef à ne pas voir se développer en Lorraine un concurrent de ses propres mines. La production sarroise, au contraire, favorisée par l'Etat producteur et client grâce aux chemins de fer qui lui appartiennent, montait rapidement : 6.213.041 tonnes en 1885 ; 7.023.227 en 1895 ; 9.491.380 en 1900 ; 12.412.939 en 1913. Bien entendu, durant les années de guerre, l'extraction diminua en raison de la réduction de la main-d'œuvre et de sa valeur inférieure,

De même que la houillère mosellane, le bassin de la Sarre produit principalement des houilles flambantes et des houilles grasses. Ce charbon est propre à tous les usa-

ges domestiques et à la production du gaz d'éclairage ; il est moins apprécié par la métallurgie en raison de sa médiocre valeur pour la production du coke. D'abord, son pouvoir d'agglomération n'est pas assez fort, et ensuite, sa teneur en cendres, à la combustion, varie en effet, suivant les couches de 2,5 à 8 %, tandis que le charbon de Westphalie ne donne à la combustion que 2,5 à 5 %. Or la limite généralement admise pour la fabrication du coke est de 5 % environ. Pour fabriquer du coke avec des charbons de la Sarre, il faut donc les mélanger avec des charbons gras venant surtout de Westphalie, procédé analogue à celui employé en Moselle.

On connaît les clauses du Traité de Versailles par lesquelles l'Allemagne fut obligée de céder à la France les mines sarroises. Le Territoire de la Sarre fut placé sous l'égide de la Société des Nations avec faculté pour lui de se prononcer, après une période de 15 années, soit pour l'Allemagne, soit pour la France ou enfin pour le statu quo. Le gouvernement allemand tenta bien de rester propriétaire des mines, offrant des livraisons périodiques à la France ; mais celle-ci s'y opposa, voulant bien marquer que la cession des mines de la Sarre était une réparation due par l'Allemagne en contre-partie des destructions dans le Nord. En principe, on décida que si la Sarre se prononçait pour le retour à l'Allemagne, les mines resteraient propriété française, avec possibilité pour l'Allemagne de les racheter, le prix étant déterminé dans ce cas par un comité de trois experts, un Français, un Allemand, un délégué de la S.D.N.

L'exploitation française s'avéra excellente en Sarre. En 1924, on atteignit le chiffre de 13.646.046 T., qui n'avait pas encore été atteint auparavant. Durant les années suivantes, la production se maintint d'une façon générale à un niveau un peu inférieur. Enfin la crise la déprima, comme il fallait s'y attendre : 10.930.486 en 1931 ; 10.655.993 en 1932.

*Production des mines de la Sarre
de 1779 à 1919*

1779.....	22.946	1895.....	7.023.227
1780.....	25.800	1900.....	9.491.380
1785.....	28.761	1901.....	9.460.192
1790.....	50.715	1902.....	9.571.647
1795.....	32.500	1903.....	10.144.171
1800.....	36.000	1904.....	10.461.529
1805.....	63.000	1905.....	10.774.360
1820.....	115.341	1906.....	11.283.799
1825.....	157.526	1907.....	10.839.776
1830.....	223.191	1908.....	11.269.045
1835.....	232.051	1909.....	11.220.913
1840.....	408.138	1910.....	10.981.849
1845.....	571.935	1911.....	11.636.904
1850.....	636.245	1912.....	11.851.211
1855.....	1.550.168	1913.....	12.412.838
1860.....	2.020.265	1914.....	9.378.022
1865.....	2.948.812	1915.....	7.867.944
1870.....	2.785.549	1916.....	8.409.154
1875.....	4.570.611	1917.....	9.681.218
1880.....	5.297.554	1918.....	9.374.216
1885.....	6.213.041	1919.....	8.420.667
1890.....	6.389.405		

Production 1920-1933

ANNÉES	MINES DOMANIALES	MINES AMODIÉES	PRODUCTION TOTALE	% DE PRO- DUCTION DE 1913	NOMBRE DE JOURS DE TRAVAIL	PRO- DUCTION MOYENNE PAR JOUR	MOYENNE PAR OUVRIER ET PAR JOUR
1920..	9.198.714	211.719	9.410.433	71,21	302	31.160	481
1921..	9.336.493	238.109	9.573.602	72,44	278,23	34.404	515
1922..	10.943.311	206.692	11.240.003	85,14	295,3	38.054	606
1923..	8.970.606	221.669	9.192.276	69,55	212,6	43.190	639
1924..	13.648.046	384.072	14.032.118	103,51	298,31	46.960	708
1925..	12.597.116	392.733	12.989.849	98,27	286,16	45.393	680
1926..	13.318.819	362.055	13.680.874	103,01	299,43	45.690	692
1927..	13.193.754	402.070	13.595.824	99,82	280,48	48.472	740
1928..	12.661.797	444.921	13.106.718	99,17	291,20	45.007	811
1929..	13.095.447	485.901	13.579.348	102,75	300,76	45.240	836
1930..	12.751.542	484.229	13.235.771	102,81	282,77	46.806	874
1931..	10.930.486	436.525	11.367.011	86,01	248,93	45.658	901
1932..	10.655.993	382.056	10.438.049	78,98	229,09	45.763	1.034

ANNÉES	MINES DOMANIALES	MINES AMODIÉES	PRODUCTION TOTALE	% DE PRO- DUCTION DE 1913	NOMBRE DE JOURS DE TRAVAIL	PRO- DUCTION MOYENNE PAR JOUR	MOYENNE PAR OUVRIER ET PAR JOUR
1933 :							
janv.	846.999	34.230	881.229	66,68	18,57	47,452	1,092
févr.	790.362	30.524	820.886	62,11	17,57	46,732	1,098
mars	830.331	31.425	861.756	65,20	18,44	46,739	1,106
avril	804.573	27.911	832.484	62,99	17,81	46,734	1,108
mai	826.010	28.733	854.743	64,67	18,51	46,181	1,112
juin	794.474	29.100	823.574	62,31	17,68	46,592	1,114
juil.	848.938	30.304	879.242	66,53	18,97	46,299	1,119
août	851.810	30.552	882.392	66,77	19,35	45,611	1,116
sept.	903.241	32.309	935.550	70,79	20,29	46,105	1,136
oct.	884.333	36.310	920.643	69,66	19,81	46,470	1,123
nov.	906.454	35.465	941.919	71,27	19,80	47,572	1,147
déc.	891.691	35.002	926.754	70,12	19,71	47,011	1,139

Notons l'influence considérable du Traité de paix et du statut particulier qu'il faisait au territoire de la Sarre, sur les relations économiques de ce dernier et sur l'orientation de ses ventes. Pour nous en tenir uniquement aux ventes de charbon, qui seules nous intéressent, nous constatons qu'en 1913, la Sarre fournissait à la France 933.000 tonnes (18,8 % de sa production) ; et 1.332.000 tonnes à l'Alsace-Lorraine ; soit un total de 2.265.186 tonnes ; elle avait expédié vers l'intérieur de l'Allemagne 4.300.000 tonnes, soit environ le double. Mais la guerre renversa les positions : de 1925 à 1930, l'Allemagne n'absorbe plus en charbons sarrois que le 1/4 ou le 1/5 du tonnage qu'elle consommait en 1913 : 1.000.000 de tonnes ; 800.000 seulement en 1931 et 914.000 tonnes en 1932, moins que l'Alsace-Lorraine en 1913. Par contre, la France agrandie des trois départements lorrains et alsaciens absorbe chaque année 4 à 5 millions de tonnes (43,4 % du charbon sarrois) dont 2.878.000 vont en Alsace-Lorraine et 1.164.000 dans les départements de l'intérieur. Ces ventes sont surtout orientées vers les départements de l'Est, la région parisienne et la région lyonnaise. En ces diverses régions, le

charbon sarrois rencontre la houille lorraine ; la Sarre avait notamment augmenté sensiblement, avant la crise, ses expéditions vers les départements de l'Est. Rien ne saurait mieux rendre compte de ces tendances que le tableau comparatif des expéditions mosellanes et sarroises vers les diverses régions françaises en 1928 et 1929.

Expéditions de Moselle et de Sarre vers les diverses régions françaises en 1928 et 1929 (1)

(Tableau extrait de l'ouvrage de M. Laffite-Laplace)

	Expéd. de Moselle		Expéd. de Sarre	
	1928	1929	1928	1929
Nord	43	51	80	88
Région parisienne .	209	245	512	402
Région de Rouen .	6	7	25	18
Loire (Nord)	17	21	42	49
Loire (Sud)	24	40	68	60
Littoral ouest	3	4	118	55
Champagne	284	323	188	55
Est	2.414	2.454	1.895	2.221
Lyon et Centre . .	325	485	370	542
Méditerranée . . .	45	54	135	115
Toulouse	12	16	36	23
France (sans les grands réseaux),	3.382	3.700	3.379	3.772

Au total, les expéditions de Sarre en France, qui, en 1928, étaient à peu près équivalentes aux ventes mosellanes en France, ont réussi à les dépasser légèrement en 1929 ; ce dépassement traduit l'accroissement sensible de la consommation française en 1929. Si nous considérons le détail des régions vers lesquelles vont ces expéditions,

(1) Si les chiffres indiqués ne correspondent pas exactement à ceux que nous avons donnés ci-dessus, dans notre paragraphe relatif aux ventes de Moselle dans les diverses régions françaises, il faut en chercher la cause dans la façon différente de grouper les départements dans les régions en question.

nous verrons que partout les expéditions au départ des mines lorraines ont augmenté, cependant que les expéditions sarroises ont diminué pour les régions de Paris et de Rouen, au sud de la Loire, vers le Littoral Ouest, sur les bords de la Méditerranée et dans la région toulousaine. Elles ont par contre marqué un bond important dans l'Est, qui à lui seul assure le progrès global des expéditions sarroises.

Notons l'extension des tarifs ferroviaires français aux expéditions de charbon sarrois en France ; elle a eu lieu en deux étapes : en 1922, octroi par les chemins de fer français du tarif dégressif qui favorisait les expéditions à grande distance ; en 1925, entrée en vigueur d'un tarif commun franco-sarrois, avec une formule de recettes qui proportionnait les sommes à percevoir au nombre de kilomètres parcourus.

Sur les marchés étrangers, les charbons lorrains rencontrent les charbons sarrois notamment en Suisse et en Italie. La Suisse, gênée dans son activité industrielle par la crise économique dont elle a souffert pour ainsi dire en permanence pendant toute la période d'après-guerre, n'achète en moyenne que la moitié du charbon sarrois qu'elle achetait en 1913. Quant à l'Italie, elle était passée dans la zone de ventes de la Sarre depuis l'ouverture en 1882 de la ligne du Saint-Gothard, sur laquelle on avait fondé à l'époque de grandes espérances. Pourtant, avant la guerre, l'Italie n'achetait pas 200.000 tonnes de charbon sarrois. Depuis 1922, les chemins de fer suisses, aussi bien que les chemins de fer français, ont consenti d'importantes réductions de tarifs et les mines domaniales sont parvenues à doubler leurs ventes, et même à y écouler régulièrement une certaine quantité de coke. Mais de l'autre côté des Alpes, le charbon sarrois, de même que nos propres charbons, rencontre le combustible anglais amené par bateau et débarqué à Gênes. Afin de conserver ces marchés, les mines avaient consenti de gros sacrifices sur les prix. Cette

politique leur a permis, lors de la crise actuelle, de recueillir le fruit de ces sacrifices.

Les mines sarroises étaient gérées par le Ministère des Travaux Publics pour l'Etat français (1) ; de là résulta le contrôle pratique de toutes les industries qui dépendent de l'extraction de la houille. Les houillères domaniales reçurent du traité le droit de se servir de la monnaie française pour tous achats ou paiements et pour les stipulations des contrats. Cette situation conduisit, en 1921, lors de la dépréciation du mark, à l'adoption du franc comme monnaie légale de la Sarre. Le traité a autorisé également les mines à entretenir des écoles primaires ou techniques à l'usage du personnel et des enfants du personnel, et à y faire donner l'enseignement en langue française. La direction des mines a donc créé des écoles primaires ; les enfants y ont appris le français jusqu'à 14 ans, et ont suivi ensuite, jusqu'à 18 ans, les cours post-scolaires où leur enseignement était parachevé.

Dès 1934, l'opinion publique s'alarma en France tout comme en Allemagne au sujet du plébiscite fixé au mois de janvier 1935 et par lequel la Sarre devait décider de son sort définitif ; des trois possibilités qu'on lui offrait, le rattachement à la France et le maintien du statut n'entraînaient guère, pour leur réalisation, de difficultés d'ordre économique ou financier. Il n'en était pas de même de la dernière solution, à savoir le retour à l'Allemagne. On prévoyait que sa réalisation entraînerait de multiples inconvénients du problème dus à la situation particulière de la Sarre, à ses mines, propriété de l'Etat français, à son intégration assez poussée dans l'unité économique française.

(1) Sauf deux concessions situées dans le Warndt et amodiées à deux sociétés françaises voisines : la concession de Carlsbrunn à la Société de Sarre-et-Moselle ; et la concession de Gross-Rosseln, amodiée à la société de Wendel (Petite-Rosselle).

A cet égard, la question a été exposée avec clarté (quoique avec un peu trop de pessimisme pour la situation des agriculteurs lorrains), dans un article signé H.I. qui a paru dans le « Journal des Débats » du 15 décembre 1934, et que nous reproduisons intégralement :

« De l'état actuel des relations économiques de la Sarre avec la France, deux chiffres doivent surtout retenir l'attention :

1) La Sarre écoule en France 44 % (chiffre de 1933) de sa production de charbon, soit 4 millions de tonnes sur 10 millions environ.

2) La Sarre achète en France la quasi-totalité (88,7 % en 1933) du minerai de fer nécessaire à son industrie sidérurgique.

La Sarre est donc, pour ces deux branches essentielles de son activité, tributaire de la France. La dépendance est particulièrement étroite en ce qui concerne le minerai. D'une part, en effet, il serait très malaisé de trouver d'autres sources d'approvisionnement. La guerre et les modifications de frontière qui en sont résultées n'ont rien changé à cet égard puisque tout le temps la sidérurgie sarroise s'est approvisionnée de minerai de fer en Lorraine. D'autre part, les chemins de fer français consentent, pour le transport de ces minerais, des tarifs de faveur dont la suppression placerait l'industrie de la Sarre, désavantagée par ailleurs par sa position géographique en dehors des voies naturelles de communication, dans une situation délicate. Par contre, les ressources de notre gisement lorrain n'étant pas inépuisables, l'exportation du minerai non seulement n'est pas pour nous une nécessité, mais elle ne va pas sans soulever quelques inconvénients.

Il paraît également difficile que le Reich puisse rapidement se substituer à la France pour les achats de charbons sarrois, au cas où le plébiscite lui serait favorable. Considéré comme charbon d'État, le charbon des mines sarroises a, jusqu'ici, bénéficié d'une préférence dans les commandes et les adjudications françaises. Or, il va de soi que cette préférence n'aurait plus de raison d'être si les mines faisaient retour à l'Allemagne.

On n'a, il est vrai, pas manqué de soutenir en France que, dans l'hypothèse du retour de la Sarre à l'Allemagne, nous devrions dès maintenant nous déclarer prêts à faire certaines concessions afin de défendre les intérêts de nos exportateurs en Sarre. On fait observer que nos ventes dans le territoire représentent annuellement plus d'un milliard de francs, dont le minerai de fer n'est pas la part la plus importante (80 millions seulement en 1933).

Le fait est exact. En gros, nos ventes en Sarre se répartissent de la façon suivante : 50 % de produits alimentaires, 25 % de matières premières et 25 % d'objets fabriqués.

Mais ce serait faire erreur complète que de croire que des concessions de notre côté, (1) d'ores et déjà annoncées, contribueraient à maintenir notre position en Sarre. Ce serait surtout ignorer totalement la propagande à laquelle se livre dès à présent le Reich et les moyens qu'il s'apprête à mettre en œuvre si le sort du plébiscite lui est favorable.

La préparation allemande est surtout développée dans le domaine agricole. Des colons, anciens soldats de la Reichswehr, ont été installés sur toute la frontière germano-sarroise. Pour le lait, la capacité de production a été méthodiquement accrue dans la région de Trèves. Il est certain également que le Reich soutient la Coopérative laitière sarroise, laquelle détient un véritable monopole de vente du lait et du beurre, et qui n'a pas hésité à relever ses prix de vente pour réduire, dans la mesure du possible, ses achats de lait en Lorraine. L'effort allemand a également porté sur le bétail. Le gouvernement du Reich accorde à ses éleveurs des primes égales à la différence entre le prix qu'ils pourraient obtenir en Allemagne et celui auquel ils consentent à vendre en Sarre. En outre, il n'est pas douteux que si la Sarre redevenait allemande, le Reich accorderait aux denrées alimentaires d'origine germanique les tarifs de transport réduits qui seraient nécessaires pour éliminer nos produits. (2)

Il en irait exactement de même pour les objets fabriqués. En ce domaine, la propagande et les efforts du Reich trouveraient un concours naturel dans les goûts de la population sarroise, qui, habituée de longue date aux produits allemands, les préfère aux nôtres. Il convient d'ailleurs d'observer que depuis les accords de 1927 et 1928, qui ont défini le régime économique actuel du territoire et ouvert le marché sarrois à un grand nombre de produits d'outre-Rhin, les exportations allemandes en Sarre d'objets fabriqués ont progressé beaucoup plus largement que les exportations françaises.

On peut être assuré que, dans l'hypothèse du rattachement de la Sarre à l'Allemagne, et quelles que soient les contre-parties que nous

(1) Il n'est pas certain que des concessions n'auraient pas aplani bien des difficultés, et en particulier on aurait pu obtenir peut-être des conditions de débouché et de vente intéressantes pour nos agriculteurs lorrains.

(2) Malgré tous ces préparatifs, le ravitaillement de la Sarre ne put être assuré, depuis le plébiscite, que grâce à d'importants arrivages de denrées néerlandaises.

puissions offrir, nos ventes en Sarre seraient réduites au strict minimum, soit, en dehors de quelques exportations frontalières, aux produits qui n'ont pas de concurrence sérieuse en Allemagne. »

N'oublions pas le problème constitué par le rachat éventuel des mines domaniales de la Sarre par l'Etat allemand, rachat qui avait été prévu dans les traités de paix de 1919.

En Allemagne même, on se rendait compte de toutes les difficultés que susciterait le retour de la Sarre à l'Allemagne, et, quelques 15 jours avant la publication de l'article cité, M. Hermann Roechling faisait paraître dans le « Lokal Anzeiger », un article intitulé « L'économie sarroise après le retour au Reich ». Il concluait en invitant l'Allemagne à récompenser le patriotisme des Sarrois (car le résultat du plébiscite ne faisait aucun doute pour lui) en créant pour eux de nouveaux débouchés en Allemagne.

Quelle était la situation des mines lorraines par rapport au problème sarrois ? Les mines lorraines, en cas de rattachement de la Sarre à l'Allemagne, étaient en mesure d'augmenter leur production de façon à satisfaire les anciens clients de la Sarre, dans des délais très brefs ; économiquement, et sauf pour les fines à coke, les fournitures sarroises pouvaient être réduites à l'importance d'une fourniture d'appoint. Légitimement, on était en droit d'espérer que le charbon sarrois serait soumis au régime ordinaire des charbons d'importation, tant au point de vue des contingentements qu'au point de vue des droits de douane et des transports ; il n'y avait aucune raison de sacrifier la houillère lorraine à une houillère étrangère. D'ailleurs, au cas où l'Allemagne aurait contingenté nos propres exportations, il nous restait toujours la possibilité de resserrer éventuellement les contingents que nous lui accordions. Enfin, de toute façon, lorsque les deux nouveaux charbonnages lorrains dont les travaux préparatoires sont en cours entreraient dans la phase d'exploitation, il faudrait, dans

l'intérêt national, procéder à un contingentement plus strict des importations charbonnières sarroises. De plus, au cas où on envisagerait le paiement des mines sarroises par des fournitures de charbon sarrois de prestations (solution adoptée dans une certaine mesure), il conviendrait de ne pas léser l'économie de nos houillères, en évitant l'octroi d'avantages particuliers au charbon sarrois, et l'accaparement de ces importations par la Compagnie Générale Charbonnière, ce qui aggraverait une situation déjà difficile pour nos houillères en raison de la convention d'Essen (voir § suivant).

Des négociations s'engagèrent à Rome en vue de régler les questions sarroises ; elles furent dirigées par le Comité des Trois pour la Sarre, organe désigné par le Conseil de la Société des Nations, et se déroulèrent bien entendu, avec la participation des ambassadeurs de France et d'Allemagne. Le 3 décembre 1934, le comité tint sa dernière réunion ; le baron Aloisi, président du comité, constata l'accord qui avait été atteint entre le gouvernement français et le gouvernement allemand sur toutes les questions qui avaient été soumises à l'examen du comité. En prononçant la clôture des travaux de Rome, le baron Aloisi remercia, au nom du comité, les délégués et les experts français et allemands et surtout le sous-comité financier de la Société des Nations pour l'appréciable coopération qu'ils avaient apportée. L'accord se place dans l'hypothèse du retour de la Sarre à l'Allemagne après le plébiscite. A cet égard, trois ordres de questions se posaient :

1° quel serait le montant de la créance que l'Etat français aurait à réclamer au gouvernement allemand dans le cas du retour de la Sarre au Reich ?

2° quels moyens de paiement à affecter à cette créance ?

3° quelles seraient les garanties pour assurer le règlement de cette créance ?

Le gouvernement allemand devant racheter en bloc les mines domaniales de la Sarre, il s'agissait en premier lieu de fixer le prix auquel s'effectuerait ce rachat ; les experts français et allemands, après des négociations ardues, finirent par tomber d'accord sur le chiffre de 900 millions de francs. Les délégués allemands s'étaient employés de toutes leurs forces pour réduire ce prix au minimum. Ils affirmèrent notamment, que les autorités allemandes retrouveraient les mines dans un état qui laisserait à désirer, allégation absolument inexacte. La somme de 900 millions paraît au contraire fort modeste si l'on tient compte que la valeur des mines avait été estimée par experts, 12 ans auparavant, à 350 millions de marks-or, ce qui correspondrait à plus de 2 milliards de francs. Les négociateurs français avaient le droit, conformément au Traité de paix, de recourir à la détermination du prix de rachat par trois experts, dont un nommé par la Société des Nations, les deux autres représentant respectivement la France et l'Allemagne. Mais afin d'écarter les incertitudes d'une procédure qui menaçait de s'éterniser, pour éviter aussi l'éclosion d'une procédure comparable à celle des réparations et enfin pour alléger les relations franco-allemandes d'un poids gênant, les négociateurs français consentirent à fixer d'un commun accord avec les délégués allemands un prix forfaitaire. Cette solution comporte évidemment un gros sacrifice, mais elle offre par contre l'avantage de tenir compte des possibilités pratiques sans s'embarrasser de considérations juridiques. M. Germain-Martin, d'accord avec le Président du Conseil, M. Flandin, prit la décision finale et autorisa son représentant, M. Jacques Rueff, à accepter le compromis élaboré à Rome par les experts. De plus, les redevances des mines du Warndt (mines amodiées à deux sociétés françaises) dont les galeries se trouvent en territoire sarrois, mais dont les puits sont en-deçà de la frontière, devront continuer à être versées pendant cinq ans et sur une quantité annuelle de 2.200.000 tonnes

de charbon, à l'Etat français, ce qui correspondra à un total de 40 ou 50 millions de francs. Par ailleurs, le gouvernement allemand devra prendre à sa charge les dégâts de surface constatés après prise de possession des mines, dégâts qui atteindront sans doute eux aussi un chiffre de l'ordre de 40 millions. Donc, la créance globale du gouvernement français sur le Reich sera de 1 milliard environ.

Mais comment obtenir, en présence des obstacles mis par l'Allemagne aux transferts, le paiement de cette somme ? Aucune difficulté prévisible ne doit se produire pour les deux derniers éléments de la créance, les redevances provenant des amodiations du Warndt étant payables en francs par des sociétés françaises, et la prise en charge par l'Allemagne des dégâts de surface ne donnant lieu à aucun transfert de fonds. La question se posait donc uniquement pour les 900 millions de francs représentant le prix de rachat des mines. Malgré les protestations de l'Allemagne, on finit par admettre l'affectation des billets de banque recouvrés qui avaient circulé en Sarre au règlement des dettes consécutives au changement de régime de la Sarre. Aussi l'accord de Rome stipula-t-il que le paiement des 900 millions serait assuré en premier lieu par un prélèvement de 95 % sur les billets de la Banque de France — et même sur les autres moyens de paiement étrangers — circulant dans la Sarre et qui auront été échangés contre des marks ; le montant en était évalué à 300 ou 400 millions environ. Des précautions furent prises pour que ces billets ne fussent pas détournés de leur destination. On renonça finalement à l'estampillage, procédé qui eût porté atteinte à des principes monétaires fondamentaux : la fongibilité des billets de Banque et l'unité de la circulation fiduciaire. Au contraire, on a prévu que, le reichsmark devenant immédiatement la seule monnaie légale si le plébiscite se prononçait en faveur du retour à la Sarre à l'Allemagne, et la législation allemande sur l'exportation des capitaux étant aussitôt appliquée sur le territoire, il serait ou-

vert de nombreux bureaux mixtes d'échange — notamment auprès des banques, des Caisses d'épargne et dans les bureaux de poste — bureaux comprenant un représentant de l'Etat français, un représentant de l'Etat allemand et un délégué de la commission de gouvernement du territoire plébiscité. Ces bureaux auxquels la Reichsbank devrait fournir les marks nécessaires, effectueraient l'échange, et les billets de banque français et autres encaissés seraient versés à un organisme bancaire où ils demeureraient déposés en compte bloqué au nom de la Banque des Règlements Internationaux, afin de servir « dans le moindre délai possible » au paiement des dettes auxquelles ils sont à effectuer en vertu de l'accord. Le fonctionnement de ces bureaux continuera à être assuré, après le changement de régime, par la collaboration de la Banque de France et de la Reichsbank, ce qui est fort important, car il est probable que c'est surtout après le rétablissement effectif de la souveraineté allemande que les mesures à prendre pour faire rentrer les billets français se révéleront nécessaires.

Ce système n'appelle pas d'objections. Cependant, on se serait évidemment abusé en imaginant que la population laisserait en circulation de ces instruments d'échange dépassant ses besoins strictement indispensables. Tout ce qui pouvait être mis à l'abri de l'échange obligatoire contre la monnaie douteuse qu'est le mark, notamment au moyen d'exportations de fonds, l'aurait été avant le plébiscite. Les experts français, en conséquence, repoussèrent une suggestion allemande d'après laquelle le prix de rachat des mines aurait été payé exclusivement avec les francs recouvrés ; il apparaissait en effet infiniment probable que le montant de ces francs serait inférieur aux 900 millions stipulés.

Des moyens de paiement complémentaires ont donc dû être envisagés. C'est ainsi qu'il a été prévu que le gouvernement allemand paierait en marks, pour le compte du gouvernement ou des amodiataires français, les sommes

dues par eux sur le territoire et consistant notamment en indemnités diverses, taxes communales, etc. La contre-valeur en francs des sommes ainsi versées viendrait en déduction de la dette envers le Trésor français. Mais comme ces sommes n'atteindront pas non plus, sans doute, des chiffres très importants, elles ne suffiront point. Aussi les deux paries ont-elles convenu que le solde serait payé au moyen de livraisons gratuites de charbon, de telle manière que le règlement du forfait soit intégralement effectué dans un délai de cinq ans (environ 2.000.000 tonnes par an).

En ce qui concerne ces livraisons, dont le mécanisme devait être établi par un accord à intervenir entre les deux gouvernements intéressés, il y a lieu de souligner qu'elles ne s'ajouteront point aux contingents d'importation existants. Elles s'inscriront au contraire dans ces contingents ou dans ceux qui pourraient être fixés au cours de négociations commerciales ultérieures.

Puis, les négociateurs français s'occupèrent d'obtenir des garanties d'exécution de l'accord. Nous avons déjà indiqué celles concernant l'emploi des billets de la Banque de France en circulation dans le territoire. Dans cet ordre d'idées la méthode adoptée est sans doute la meilleure qu'il ait été possible d'appliquer. Mais une garantie supplémentaire fut inscrite dans l'accord : les redevances provenant des amodiations du Warndt, et qui formeront pendant cinq ans partie intégrante de la créance du Trésor, continueront à être versées au gouvernement français à l'expiration de cette période de cinq ans si, à ce moment, la dette de 900 millions n'est pas complètement acquittée, et cela jusqu'à ce que le paiement en soit achevé (à moins qu'un arbitre ne constate que l'Allemagne n'est pas responsable de l'inexécution de la convention).

Cette garantie n'est assurément pas négligeable, étant donné que les puits des mines amodiées se trouvent situés en territoire français. Toutefois, remarque M. Frédéric Jenny, dans le journal « Le Temps », elle eût une portée

beaucoup plus grande si le gouvernement allemand avait donné l'assurance de ne point rompre les contrats d'amodiation existants. On ne trouve pas cette assurance dans l'accord ; il y est seulement stipulé que la question sera débattue selon les usages normaux et que la dénonciation des contrats actuels ne pourra se faire qu'avec un préavis de deux ans. Quoi qu'il en advienne, il semble a priori que, possédant du fait de ces amodiatiōns une créance certaine et appréciable en francs, créance qui lui faciliterait grandement l'exécution des engagements corrélatifs au rattachement éventuel de la Sarre, le gouvernement allemand soit le premier intéressé à favoriser la continuation de ces contrats.

Quant aux créances privées sur la Sarre, les garanties prévues semblent moins efficaces que celles assurées à l'État ; quant à la fraction de 5 % qui reste, elle devra, selon l'accord, être réservée spécialement pour le service des dettes sarroises contractées avec l'approbation de la commission du gouvernement, et parmi lesquelles figurent les obligations émises par les villes ; ces 5 % ne suffiront à assurer ce service que pendant une durée assez brève de quelques années, pendant laquelle, dans l'esprit des experts, des pourparlers commerciaux devaient permettre de créer d'autres moyens de transfert. Rien de tangible n'est décidé pour les créances privées proprement dites, constituées notamment par tous les investissements effectués par les Français dans la Sarre ; elles représentent des centaines de millions. Toutefois une promesse est formulée dans le rapport du Comité des Trois du 5 décembre 1934, que nous reproduisons ici (numéro du « Temps » du 7.12.34, d'ailleurs épuisé) en partie :

« Le sous-comité du comité financier, composé du Professeur Mlynarsk, président du comité financier, de Sir Otto Niemeyer, de M. Pospisil et du professeur Tumedei, s'est réuni à Rome et a prêté son concours du 16 novembre jusqu'à la conclusion de l'accord. Si un accord est intervenu entre les deux gouvernements, c'est, dans

une mesure considérable, grâce à leur travail et à leur suggestion de lier les questions financières... à la question des mines ».

Puis le rapport, ayant mentionné l'accord de Rome, continue en ces termes :

« D'accord avec les deux gouvernements et sur leur demande, je désire également soumettre au conseil le projet de résolution suivant qui traite des négociations financières et économiques qui devront intervenir après le transfert du Territoire :

« Le conseil, en vue des négociations économiques et financières qui devront intervenir après le transfert, dans la troisième hypothèse prévue par le § 35 de l'annexe qui prévoit le retour de la Sarre à l'Allemagne, recommande que :

a) les transferts correspondant aux créances et investissements étrangers en Sarre continuent à être effectués sans entraves, étant entendu que la situation de transferts de l'Allemagne n'en sera pas aggravée et que la portée juridique des contrats et obligations étrangères qui sont libellées en devises ou en or ne subira pas de changement ;

b) il soit tenu compte, dans les règlements commerciaux à intervenir, de la situation économique existante, avec le désir d'atténuer les conséquences fâcheuses que pourraient entraîner des modifications brusques dans les relations commerciales de la Sarre avec l'extérieur (charbon, produits agricoles et industriels).

c) les principes ci-dessus inspirent les négociations commerciales qui devraient intervenir, dans l'hypothèse susvisée, entre le gouvernement du Reich et les gouvernements susvisés ».

« En outre, je crois savoir que la situation économique et financière du territoire serait probablement influencée si l'on faisait dès maintenant un délai minimum pour la période intermédiaire qui devra intervenir en cas de retour à l'Allemagne... Le Comité des Trois croit pouvoir proposer au Conseil de déclarer qu'en ce cas cette période intermédiaire ne sera pas inférieure à un mois. »

De nombreuses questions restaient donc en suspens ; étant donné que le Conseil de la Société des Nations fixa le retour effectif de la Sarre à l'Allemagne au 1^{er} mars, une fois le plébiscite obtenu, il fallait avant le 15 février régler de nombreuses questions ; on prévoyait qu'au cas de désaccord entre le Comité des Trois, la France et l'Allema-

gne, la solution serait arbitrée par le Conseil. Les négociations portèrent notamment sur :

1° L'ensemble des relations commerciales franco-allemandes, dont l'équilibre se trouverait rompu du fait que la Sarre, comprise depuis quinze ans dans l'union douanière française, passait à l'Allemagne.

2° les modalités des créances privées françaises en Sarre ;

3° le mécanisme de la récupération des francs français en circulation dans le territoire sarrois, qui ne pouvait être institué que quand le mark aurait été déclaré la seule monnaie légale en Sarre, ce qui ne pourrait se faire que lorsque la barrière douanière aurait été déplacée.

4° la transmission des pouvoirs sur l'administration des mines et des chemins de fer.

A ces questions purement franco-allemandes s'ajoutaient celles qui concernaient la liquidation de la commission de gouvernement (indemnités des fonctionnaires, pensions, indemnités de licenciement, etc.).

D'un commun accord, il fut reconnu que les relations économiques franco-allemandes échappaient, par leur nature, au contrôle et à l'arbitrage du conseil de la Société des Nations. Au contraire, pour toutes les autres questions, qu'elles concernent la liquidation du passé ou l'instauration du régime, les relations franco-allemandes ou la commission du gouvernement, si un accord n'intervenait pas le 15 février, le conseil aurait le droit de statuer, et les deux gouvernements allemand et français reconnurent d'avance sa décision comme obligatoire.

Deux séries de négociations s'engagèrent dans ces conditions : Les unes à Berlin, puis à Paris, relatives aux questions commerciales, les autres à Bâle, relatives aux questions financières. Les premières avaient essentiellement

pour objet d'éviter que ne se produise entre la Sarre et les régions françaises limitrophes, une brusque interruption des courants commerciaux nuisible aux économies des deux pays. Le caractère journalier des fournitures françaises de lait à la Sarre exigeait qu'une solution intervînt aussi promptement que possible en la matière. Un arrangement préliminaire fut pris (15 février 1935), d'une durée de 4 mois, prévoyant l'échange en franchise du lait contre des produits industriels sarrois admis à des droits réduits. Il était bien insuffisant.

Les négociations de Bâle avaient pour but d'arrêter les dispositions requises tant par l'obligation qui est faite à l'Allemagne de racheter les mines domaniales, que par la nécessité de substituer les devises allemandes aux devises allemandes aux devises françaises et de régler les difficultés douanières et monétaires.

Au début de février ces négociations aboutirent ; sur le contenu des accords intervenus, l'Agence télégraphique suisse donna les indications suivantes, rapportées par le Journal « Le Temps » du 8 février 1935 :

« Des accords ont été réalisés à Bâle entre la délégation française et la délégation allemande sur les points suivants :

1) Règlement sur le retrait des moyens de paiement français et étrangers et leur échange contre des marks, règlement qui doit être appliqué à partir du 18 février.

2) Accord entre la Banque de France, la Reichsbank et la Banque des règlements internationaux pour la mise en compte des 900 millions de francs français représentant les paiements à verser en vertu de l'accord du Comité des Trois et cela au moyen des francs français retirés de la circulation et aumoyen de prestations en nature des mines sarroises.

3) Accord concernant la garantie du service des intérêts et des amortissements des emprunts émis par la commission de gouvernement de la Sarre à l'étranger. Le 5 % des fonds restitués servira à ce service d'intérêt.

4) Elaboration d'un droit transitoire des obligations qui sera appliqué à l'égard des industries et des maisons de commerce étrangères établies en Sarre.

5) Accord réglant les dispositions transitoires pour les compa-

gnies d'assurances en Sarre et fixant les délais dans lesquels elles pourront encore exercer leur activité en Sarre avec de l'argent français.

6) Accord contenant des dispositions de protection en faveur d'habitants de la Sarre qui participent aux assurances sociales, mais qui n'habitent plus maintenant dans le territoire.

7) Transfert du cordon douanier à la frontière franco-sarroise en rapport avec les contingents fixés exactement à Berlin pour les produits alsaciens et les contingents pour l'exportation de produits sarrois en France.

L'accord sur les avoirs à l'étranger et sur leur emploi éventuel par l'Allemagne n'a pas été encore complètement conclu.

Le retour des chemins de fer sarrois aux lignes allemandes est stipulé dans une convention spéciale.

Il reste encore à régler la question de l'exploitation des lignes alsaciennes secondaires, lignes qui dépassent la frontière de la Sarre.

L'une des parties des accords de Bâle a trait au règlement des modalités techniques de l'application du prix de rachat des mines sarroises fixé à Rome ainsi qu'au règlement de l'exploitation des mines lorraines de Warndt établies sur territoire sarrois.

La signature de ces accords eut lieu à Naples, le 18 février, par les ambassadeurs français et allemand, en présence du Comité des Trois, composé du baron Aloisi, du ministre Lopez Olivan, et de M. Oneto Astengo, représentant l'ambassadeur Cantilo. M. Knox, président de la commission de gouvernement de la Sarre, et les membres du sous-comité financier de la S.D.N. étaient également présents. Au cours de la séance que la Chambre tint le 22 février dans l'après-midi, sous la présidence de M. de Cham-mard, le gouvernement demanda la discussion immédiate du projet de loi tendant à l'approbation des accords signés à Naples. M. Marius Moutet, au nom de la commission des affaires étrangères donna lecture d'un rapport concluant à l'adoption du projet de loi et faisant ressortir le rôle bienfaisant joué par la Société des Nations dans le règlement des affaires sarroises. Ensuite, les commissions des travaux publics, d'assurance et de prévoyance sociales, des finances et des mines ont formulé des avis favorables par

la bouche respectivement de MM. Gourdeau, Maurice Rolland, Dariac et Ramadier.

M. Pierre Laval prit alors la parole en ces termes (que nous reproduisons d'après « Le Temps du 24.2.35) (1) :

« Je signale à la Chambre la nécessité urgente de voter le projet portant ratification des accords signés à Naples le 18 février ; ce projet doit être promulgué avant le 27 février, car les instruments diplomatiques doivent être échangés à Rome le plus tôt possible. Et l'article 36 des accords prévoit qu'au cas où les ratifications seraient intervenues sans que toutefois les instruments soient parvenus à Rome le 27 février, les accords entreraient en vigueur dès le 28.

Nous ne surprenons donc pas la bonne foi du Parlement en invoquant l'urgence d'un vote.

Je remercie M. Moutet de son exposé si complet des accords soumis à votre approbation. Je remercie aussi les rapporteurs des diverses commissions dont les avis ont très complètement informé la Chambre du contenu et du but du traité. M. Ramadier m'a reproché de ne vous avoir pas soumis plus tôt le traité du 3 décembre. Si je l'avais fait, quelles critiques justifiées et véhémentes n'aurait-on pas adressées au gouvernement ! On n'aurait pas manqué de nous reprocher d'avoir préjugé les résultats du plébiscite. (Très bien ! Très bien !)

Je crois que le gouvernement a eu raison de laisser sur son plan véritable — le plan international — la solution du problème de la Sarre.

Aux termes du traité de Versailles, la Société des nations devait trancher elle-même un problème susceptible de provoquer un conflit. Le conseil de la Société des nations a accompli son devoir, et je manquerais au mien si je ne lui adressais pas d'ici l'expression de notre reconnaissance. (Vifs applaudissements).

Le comité des Trois a rempli une tâche difficile avec un esprit d'objectivité auquel je veux rendre hommage ; et je prie spécialement M. le baron Aloisi, son président, de croire à la gratitude de mon pays pour l'œuvre importante qu'il a accomplie dans des conditions irréprochables. (Vifs applaudissements).

Je crois inutile, après les exposés que vous avez entendus, d'analyser autrement le projet. Je marquerai seulement que nos négociateurs ont bien défendu les intérêts de la France ; ils se sont efforcés

(1) On retrouvera également ce débat dans le Journal Officiel du 23 février 1935.

aussi de sauvegarder les intérêts de la paix ; c'est dans un esprit de collaboration loyale qu'ont travaillé les représentants allemands et français. Et il m'appartient de formuler un souhait, c'est que soient traitées et résolues prochainement dans le même esprit toutes les questions qui se rattachent à l'organisation de la paix en Europe. (Applaudissements).

M. de Ramel. — Ce sont cependant les mineurs français qui feront les frais des accords. (Mouvements divers).

Le Ministre des Affaires Etrangères. — C'est une parole que je ne puis laisser passer, quelles que soient les raisons locales ou régionales. Avant le plébiscite, la Sarre envoyait à la France 4.500.000 tonnes de charbon. Elle n'en enverra plus que 2 millions, et les expressions indignées ne changeront rien à cet état de choses.

Après les accords de Naples, j'ai donc le droit de me tourner vers les mineurs français et de leur dire que l'activité de nos négociateurs a été telle qu'ils seront compensés au moins un jour par mois du chômage qui les frappe. (Applaudissements).

Dans la brève discussion qui s'est ensuite engagée, MM. Frossard, de Lasteyrie, Oberkrich et Brom ont adressé au gouvernement diverses questions auxquelles M. Germain-Martin, ministre des finances, a répondu comme suit :

Toutes ces questions concernent non pas les accords de Naples, mais les accords commerciaux, dont le Parlement sera bientôt saisi.

Le gouvernement devait avoir égard aux recommandations du comité des Trois, qui invitait les deux pays à ne pas renverser brusquement les accords antérieurs. Nous avons donné pour quatre mois l'autorisation d'importer 20 % des marchandises précédemment admises, à la condition que les agriculteurs de Lorraine, d'Alsace et même d'autres régions ne verraient pas le marché sarrois fermé.

En ce qui concerne la liquidation des biens des ressortissants français en Sarre et l'exportation des capitaux provenant de cette liquidation, il faut féliciter nos négociateurs d'avoir obtenu le paiement en reichsmarks libres, car au début les représentants de l'Allemagne nous proposaient des marks bloqués. Ces reichsmarks libres sont des marks dits « or », soumis aux fluctuations des cours du change. Voilà exactement la définition.

C'est la modalité la plus avantageuse qu'on puisse obtenir du gouvernement allemand, du moment que les règlements ne se font pas en devises étrangères (Très bien ! Très bien !)

Enfin, en ce qui concerne les Français qui ont créé des entreprises en Sarre, s'ils entendent y rester et continuer leur exploitation, il n'y a pas de difficulté de règlement.

Le problème de transfert ne surgit que si le détenteur de ces biens veut les aliéner. A ce sujet, le gouvernement est en pleine négociation, avec l'espoir d'aboutir à des résultats favorables.

Quant aux questions de règlement pour les Français résidant en France et qui ont à recevoir des arrérages, des accords sont conclus d'ores et déjà. Restent à fixer les modalités de transfert de ces créances. (Très bien ! Très bien ! sur divers bancs).

L'article unique du projet fut adopté à mains levées. Le Sénat à son tour l'adopta le 23 février, après quelques protestations du comte de Blois et du général Stuhl contre la modicité de la somme dont se contentait la France.

Le 1^{er} mars, les mines sarroises furent remises à l'Allemagne ; les diverses conventions allaient entrer en jeu. Comment s'effectueraient l'importation en France des charbons sarrois ? De toute évidence, il eut été fort injuste d'en donner le monopole à quelque société ; à cet égard, on relève dans le « Temps » du 11 mai 1935, l'article suivant :

Le ministre des travaux publics a reçu une délégation des anciens acheteurs de charbons sarrois, composée de représentants des services publics (chemins de fer, gaz, électricité), de la métallurgie, des consommateurs industriels et des négociants.

Les membres de cette délégation ont exposé à M. Henri Roy les craintes qu'ils éprouvaient au point de vue de leur ravitaillement en charbons sarrois, tant en ce qui concerne les quantités que les qualités et les prix, craintes d'autant plus vives qu'ils ont appris la constitution d'une société de vente en France des charbons sarrois qui aurait en fait un monopole absolu. Ils lui ont demandé de ne point abandonner définitivement à cette société, par le jeu du certificat d'origine, le monopole d'importation et de vente des charbons sarrois en France. Ils ont indiqué qu'ils avaient l'intention de constituer une union des consommateurs à laquelle ils demandaient au ministre de donner la gestion de l'importation des charbons sarrois.

M. Henry Roy leur a donné l'assurance que le gouvernement ne céderait jamais le monopole de l'importation des charbons sarrois et qu'il entendait conserver la distribution des licences aux ayants-droits. Il approuve tout à fait l'idée de la constitution d'une union des consommateurs. Il lui paraît même indispensable que tous les consommateurs et acheteurs de charbons sarrois se groupent obligatoirement en une association qui aurait pour mission principale de

répartir entre ses adhérents et sous le contrôle de l'administration le tonnage à recevoir des mines sarroises. Les consommateurs continueraient bien entendu à recevoir les licences de l'administration et réaliseraient ensuite leurs achats suivant leurs désirs.

Les représentants des consommateurs se sont retirés en donnant au ministre l'assurance qu'ils allaient constituer immédiatement cette union des consommateurs.

Plusieurs importateurs français et allemands avaient cependant constitué sans l'agrément de notre gouvernement un « comptoir de vente des charbons sarrois » au nom de « Charsar » ; parmi les membres du conseil d'administration de cette société, au capital de 10 millions, à côté de quelques noms français, on trouve : M. Janus, du Kohlensyndikat ; Haldy, Justus, de Sarrebruck ; Julius Gottlieb, Hansen, Neuerburg, de Francfort ; Raabkarcher, de Karlsruhe ; Stromeyer, de Constance, Buskuhl, de Dusseldorf ; Roechling, de Sarrebruck. De plus, dans Charsar, on relève une société française, la « Compagnie Générale charbonnière de Strasbourg », qui comporte également des intérêts allemands (1).

Les accords de Naples de février 1935 avaient spécifié que les « acheteurs français », verseraient le montant des factures à la Banque de France, l'Allemagne étant créditée des sommes ainsi perçues. Or la Société Charsar voulait obtenir le monopole des ventes de charbons sarrois en France ; le prix d'achat, prix fixé par le Kohlensyndikat, serait bien versé au Trésor, mais Charsar et ses actionnaires allemands bénéficieraient de la différence du prix réel d'achat et du prix de vente aux consommateurs. Le gouvernement français repoussa cette thèse. Alors, Charsar fit une nouvelle offre : payer au Trésor français 60 francs par tonne im-

(1) 25 % de son capital sont entre des mains allemandes ; un tiers des sièges du conseil d'administration occupé par des Allemands ; les décisions sont prises à la majorité de 76 % du capital, ce qui confère un droit de veto absolu aux intérêts allemands.

portée, ce qui laisserait à cette société une soulte d'au moins 30 francs par tonne, et l'Etat, pour une importation annuelle de 2 millions de tonnes, perdrait 60 millions ; le gouvernement français opposa une fin de non-recevoir à cette nouvelle combinaison.

Dans ces conditions, les 2.000.000 T. annuelles qui pouvaient être vendues en France, furent réparties provisoirement à raison de :

1.500.000 T. livrées aux Services Publics (Chemins de fer et usines à Gaz) et à la grosse métallurgie ;

500.000 T. vendues par l'intermédiaire des négociants.

Le premier contingent, soit 1.500.000 T. appelé contingent A. est vendu directement par le Kohlen-Syndikat aux consommateurs. Ceux-ci règlent le montant de leurs factures à la Banque de France pour le compte du Trésor.

Le deuxième contingent, soit 500.000 T. est le contingent commercial (Kommerzkohlen) vendu en France par l'intermédiaire des négociants qui possédaient des références de vente en charbons sarrois et obtiennent des licences d'importation pour un tonnage proportionnel à ces références.

Ces licences sont attribuées aux anciens consommateurs de charbons sarrois de la façon suivante :

Contingent B. — 380 T. sont réparties entre tous les anciens consommateurs par « l'Union des Consommateurs et Importateurs de Charbons de la Sarre (1), » proportionnellement à leurs droits acquis en 1933-1934.

(1) L'Union des Consommateurs et Importateurs de charbons de la Sarre a été constituée par un arrêté du Ministre des Travaux Publics, en vue d'une répartition équitable du charbon de la Sarre entre tous les titulaires de marchés passés en 1933 et 1934 avec les Mines Domaniales Françaises de la Sarre. Ce groupement comprend tous les négociants et industriels ayant des références en charbons sarrois et désireux de les faire valoir.

Contingent C. — 120.000 T. sont données à Charsar qui les utilise à son gré.

Les dispositions qui précèdent sont applicables à dater du 1^{er} juillet 1935 et jusqu'à ce qu'un accord définitif ait pu être réalisé entre les délégations françaises et allemandes chargées de régler ces questions.

Le tonnage à importer sur le dernier trimestre 1935 a été fixé à 650.000 T. soit une augmentation de 150.000 T. par rapport au tonnage normal, destinée à rattraper le retard encouru au 1^{er} octobre par suite des flottements de la période d'organisation. Il semble d'ailleurs que ce tonnage de 650.000 T. ne sera pas réalisé et qu'une partie devra être reportée sur le trimestre suivant.

II. — LA CONCURRENCE DU CHARBON ALLEMAND

Cette question est extrêmement délicate à cause de l'implication constante des facteurs d'ordre économique et d'ordre politique, qui en constituent la trame, et à cause des fréquentes modifications apportées au régime des charbons allemands au cours de l'après-guerre. Afin de donner de cette évolution une vue claire, nous sommes contraints dans une certaine mesure de dépasser le cadre strict que comporterait notre sujet ; ajoutons que la série de conventions que nous allons étudier très rapidement a eu une importance extrême pour les charbonnages lorrains. La plupart des éléments de cette étude se trouvent, soit dans les rapports annuels du service des mines, soit dans l'excellent ouvrage de M. Robert Laffitte-Laplace, déjà cité, soit dans l'ouvrage de D'Armonnel (anagramme de Pierre Le Normand) sur l'Office des houillères sinistrées.

1. — *Traité de Versailles. Office des houillères sinistrées*

Immédiatement après la guerre, il s'agissait avant tout d'assurer le ravitaillement en combustible des provinces désannexées et de l'industrie du fer. Aussi, dès le 25 décembre 1928, par le protocole de Luxembourg, l'Allemagne s'engage-t-elle à nous fournir du charbon et reçoit en contre-partie des denrées alimentaires et autres marchandises qui lui font défaut.

Quant au traité de Versailles, nous n'indiquerons que l'essentiel de ses dispositions relatives au charbon : les paragraphes 2, 3, 4, 5 de l'annexe V fixent les tonnages de charbon à livrer par l'Allemagne à la France, à la Belgique, au Luxembourg et à l'Italie. Pour la France sont prévus 7 millions de tonnes pendant 10 ans, et, en outre, une quantité égale au déficit de production des mines détruites du Nord et du Pas-de-Calais; cette quantité a un droit de priorité sur toutes autres livraisons. Le § 6 stipule les prix à porter au crédit de l'Allemagne, soit le prix intérieur de l'Allemagne départ mine, soit le prix f. o. b. d'exportation allemand, selon qu'il s'agit de fournitures par voie intérieure, fer ou eau, ou de fournitures par voie de mer ; dans les deux cas, le prix anglais correspondant sert de plafond. Au prix à la mine, pour les fournitures par voie intérieure, s'ajoute le frêt jusqu'à la frontière du pays récepteur.

Les gouvernements alliés ont la faculté de demander des livraisons de coke métallurgique en remplacement du charbon, à raison de 3 tonnes de coke pour 4 tonnes de charbon ; la France, dont les besoins en coke sont importants, en use largement.

Enfin, le Traité stipule que la Commission des Réparations aurait le droit de différer ou d'annuler les livraisons quand à son avis, la satisfaction complète des demandes serait de nature à peser de façon excessive sur les besoins industriels de l'Allemagne. A plusieurs reprises l'Allema-

gne invoqua cette réserve pour protester contre le « Kohlentribut », contre les « Zwangslieferungen ».

A quel organisme allait être confié la réception des livraisons de charbon allemand ? Dès le 5 décembre 1918, à la Chambre, M. Basly, député socialiste et maire de Lens, propose de remettre le charbon allemand aux mines sinistrées ; la convention du 1^{er} octobre 1919, créant l'Office des Houillères sinistrées (O.H.S.), répond dans une certaine mesure à cette demande, justifiée par deux considérations : un mobile d'ordre sentimental, né du spectacle émouvant des destructions des mines du Nord et du Pas-de-Calais ; et un motif d'ordre juridique, mis en lumière par M. W. Oualid, tiré de la stipulation du Traité établissant la priorité de la France dans les livraisons de charbon, à raison du déficit de production des mines sinistrées.

Une convention du 2 octobre régla à son tour l'organisation de l'Office. Son but est d'« exercer au nom de l'Etat, sous son contrôle et suivant les ordres qu'il recevra de lui, les options relatives aux combustibles assurés à la France par le Traité avec l'Allemagne ». Elle spécifie que l'attribution des charbons sera faite aux destinataires qui seront désignés par le Ministre, conformément aux plans de répartition généraux dressés par lui. Le ministre seul pourra fixer les prix de facturation. Selon l'article 3, l'Office effectuera la réception du charbon allemand et sa prise en charge aux lieux de livraison fixés au gouvernement allemand ; de plus, il assurera ou contrôlera le transport des charbons ainsi réceptionnés jusqu'aux points que précise la Convention pour leur vente à la clientèle : la gare frontière française pour les acheminements par voie ferrée ; les ports de mer du Rhin aval, Rotterdam, Anvers ou Gand pour les enlèvements par navire ou les réexpéditions par voie fluviale à partir de ces ports ; Strasbourg, Lauterbourg ou Kehl, pour les tonnages acheminés par le Rhin amont, après transbordement de chaland rhénan sur wagon ou péniche.

L'Office facturera et recouvrera le montant des ventes et un règlement de comptes aura lieu tous les mois entre l'Etat et l'Office. Ce règlement de comptes réservera à l'Etat le produit net des opérations, l'Office ne prélevant qu'une redevance à la tonne, à taux dégressif de 1 fr. 25 à 0 fr. 25, couvrant forfaitairement les frais généraux, l'intérêt de son capital et la rémunération de son concours. Une majoration intervint en 1921, en raison de l'extension donnée à l'organisation commerciale de l'O.H.S.; la redevance fut portée à 2 % du produit net, sauf attribution à l'Etat du superbénéfice (avenant de 1926). L'avenant de 1926 prévoyait également une participation de l'Etat dans le partage de l'actif de l'O. H. S. en cas de liquidation ainsi qu'un nouveau mode de calcul de la redevance.

Le contrôle de l'Etat sur les opérations de l'O. H. S. fut successivement confié aux organismes suivants :

1° Le Ministère de la Reconstitution industrielle, Direction du Bureau national des charbons, jusqu'en 1921.

2° Le Ministère des Travaux Publics, Direction des Mines, jusqu'à l'avenant du 26 mars 1926.

3° Depuis cette époque, le Ministère des Finances, Service des prestations en nature.

2. — *De Versailles à Spa. Wiesbaden*

Les obligations imposées à l'Allemagne n'étaient exécutées que fort irrégulièrement. Elle devait fournir à la France un contingent mensuel de 1.670.000 tonnes. Dès le début de 1920, nous ne recevions qu'une moyenne de 600.000 tonnes, insuffisante même à compenser le déficit de production des houillères sinistrées, évalué alors à 1.300.000 tonnes. A nos protestations, l'Allemagne répondit en invoquant sa situation économique et les troubles dont elle souffrait : agitation sociale, réduction de la du-

rée du travail, grève des dockers de Rotterdam en février, soulèvement communiste dans la Ruhr en mars.

Le 29 mai 1920, la Commission des Réparations porta de 250.000 tonnes à 450.000 tonnes le contingent mensuel alloué à la Pologne en charbon de Haute-Silésie ; l'Allemagne protesta et exerça des représailles en réduisant à nouveau les livraisons en provenance de la Ruhr. Ainsi, au mois de juin, malgré des circonstances économiques plus favorables pour l'Allemagne, la France ne reçut que 855.000 tonnes contre 940.000 en mai, la moitié environ de ce qui était prévu. La Commission des Réparations enregistra le manquement de l'Allemagne.

On en vint à un accord avec l'Allemagne (accord de Spa du 16 juillet 1920), qu lui donnait en substance les avantages suivants :

a) réduction du programme mensuel à 2 millions de tonnes, dont 1,4 million pour la France ;

b) prime en espèces de 5 marks-or par tonne de charbon expédiée par fer ou par voie d'eau intérieure ;

c) pour les tonnages expédiés par mer, l'avance d'une somme égale à la différence entre le prix allemand et le prix f. o. b. d'exportation anglais.

L'Allemagne parvint à ces résultats par d'habiles manœuvres diplomatiques. Le syndicaliste Hue, ouvrier mineur et député au Reichstag, expert à la Conférence, évoqua le sort misérable de la population minière. La prime de 5 marks, adoptée sur la suggestion du comte Sforza, fut accordée afin d'alimenter un fonds de bien-être pour les mineurs. On espérait qu'avec de meilleures conditions de vie, les livraisons aux Alliés, au taux prévu, s'en trouveraient facilitées. En échange, les Alliés obtinrent la faculté de se faire livrer des charbons classés et qualifiés. Un comité d'enquête mixte fut installé à Essen, avec mandat de rechercher par quels moyens les conditions de vie des mineurs pourraient être améliorées, en vue d'une meilleure exploitation des mines. En août, en septembre, en octobre

1920, la France reçut une moyenne de 1,4 million de tonnes par mois ; mais, dès décembre 1920, les expéditions des mines tombent à 1.100.000 tonnes.

L'accord de Spa expira le 31 janvier 1921 ; on en revint au régime du traité qui nous était plus favorable. Mais l'Allemagne remplissait de plus en plus mal ses obligations ; notamment, elle fournissait des quantités très insuffisantes de coke métallurgique, entravant de ce fait la marche des usines lorraines, tributaires du coke allemand. En décembre 1921, le gouvernement français porta la question devant la commission des Réparations, en insistant sur l'anomalie que présentaient dans ces conditions les exportations de coke allemand vers la Suisse et l'Autriche. Le gouvernement allemand donna des apaisements.

Une tentative de rapprochement avec l'Allemagne fut marquée par l'accord du 9 octobre 1921, dit de Wiesbaden, qui donna aux livraisons un caractère nettement plus commercial. L'Allemagne, au lieu d'estimer ces livraisons au prix mondial, se contente du prix intérieur allemand majoré des frais de transport effectifs pour les charbons livrés à Anvers, Gand ou Rotterdam. La différence était considérable par suite de la dévaluation de la monnaie allemande et du décalage constant dans le réajustement des prix intérieurs allemands. Il en résultait en outre que la valeur des charbons reçus par la France étant diminuée, les droits de la France dans la répartition entre Alliés des autres prestations de l'Allemagne, allaient s'accroître d'autant. Toutefois, après la stabilisation du mark intervenue en 1924, les prix allemands devinrent supérieurs aux prix mondiaux ; le plafond des prix anglais prévu par le Traité dut jouer. Seulement, dans ce cas, au lieu de calculer la parité du prix f. o. b. dans les ports de mer, comme le stipulait le Traité, l'accord de Wiesbaden reportait le calcul de parité au départ même des mines. Les frais de transport mineport de mer étant plus élevés pour le charbon allemand que pour le charbon anglais, il en résulta, pour le charbon

allemand de réparations, une surcharge variant de 1 à 3 marks par tonne. La convention de Cologne devait remédier partiellement à cet état de chose.

3. — *L'occupation de la Ruhr*

Malgré la réduction des obligations de l'Allemagne, les livraisons de cette dernière devinrent de plus en plus irrégulières, notamment en ce qui concerne les fournitures de coke ; au point de vue des qualités, les contrôleurs de l'O.H.S. refusaient massivement des tonnages impropres à la consommation. Là est en partie l'origine de la politique des « gages » commencée dès 1920 par l'occupation de Düsseldorf, de Duisbourg, de Ruhrort ; et qui, le 11 janvier 1923, allait déclencher l'occupation de la Ruhr. Ce fut un gage à exploiter ; et l'exploitation ne fut pas facile, en raison de l'obstruction et de l'hostilité que les Français rencontrent en Ruhr, en raison de la « résistance passive » (*Passiver Widerstand*) qui s'y manifeste.

Le « Reichskohlenkommissar » avait remis aux agences télégraphiques une note déclarant : « Le Reich n'exécutera plus les paiements pour les charbons destinés à la France et à la Belgique, en vertu des clauses de réparations, non plus que pour les frais de transport des combustibles par voie ferrée ou fluviale ».

Avec les trois délégations belge, italienne et française, on créa la Mission Interalliée de Contrôle des Usines et Mines (M. I. C. U. M.). Elle devait mettre à la disposition des Alliés les tonnages de charbon auxquels les traités leur donnaient droit, et assurer, pour le compte de la caisse des gages, l'assiette et le recouvrement des contributions de toute nature levées sur les mines et usines de la Ruhr. Trois séries de mesures furent prises par la M.I.C.U.M. :

1° Reprises aux stocks. — La grève générale qui paraly-

sait les transports avait provoqué l'accumulation de stocks importants sur les carreaux des mines qui continuaient à travailler. En février 1923, fut ordonnée la saisie de ces stocks qui furent répartis entre l'O. H. S. et le Comptoir belge (qui jouait pour la Belgique un rôle analogue à celui de l'O. H. S. pour la France).

2° Exploitations directes. — En août 1923, la MICUM décida d'exploiter directement certaines usines et cokeries. On va donc organiser une régie des lignites, une régie des cokeries (elle produira jusqu'au 26 octobre 1924, date de la reddition des cokeries aux Allemands, 1.240.000 tonnes de coke et 70.000 tonnes de sous-produits), et une régie des mines (usqu'au 26 octobre 1924, elle extrait 3.689.000 tonnes de charbon, dont 1.504.000 sont directement expédiées aux Alliés ; au surplus, les cokeries annexes de la régie des mines produisent 1.140.000 tonnes de coke et 68.000 tonnes de sous-produits).

3° Arrangement provisoire du 23 novembre 1923 — Dès septembre interviennent des accords divers qui annoncent la fin de la résistance passive, si lourde aux patrons et aux ouvriers allemands, malgré les subsides du gouvernement allemand. Enfin, l'accord du 23 novembre 1923 entre la MICUM et la commission des six, déléguée par les industriels de la Ruhr, oblige les mines de la Ruhr à reprendre l'exécution des programmes de la Commission des Réparations, à concurrence de 35 % de leur extraction. L'accord est en principe valable jusqu'au 15 avril 1924. Les mines se soumettaient au contrôle de la M.I.C.U.M pour la répartition générale des combustibles.

4. — *Le plan Dawes*

On en arrive ainsi au plan Dawes, entré en vigueur le 1^{er} septembre 1924. Nous n'avons pas à examiner ici l'en-

semble de ce plan, dont l'esprit est connu ; il consacre la reprise des relations normales avec l'Allemagne. Il limite les transferts en espèces, au moins pour les premières années, par souci de la stabilité du mark ; il fait ainsi des prestations en nature le seul moyen pratique pour réaliser les créances en marks des puissances alliées ; les charbons constituent une catégorie spéciale de prestations en nature ; alors que celles-ci résulteront de contrats commerciaux soumis, avec l'approbation des parties, à l'homologation successive de la Commission des Réparations et du Comité des Transferts, les livraisons de charbon resteront exigibles, en l'absence de contrats commerciaux, par simple application de l'annexe V. Au cas où il s'agissait d'un contrat commercial, voici comment se passaient les choses : l'acheteur français versait au Trésor le prix stipulé au contrat, ou sa contre-valeur en francs, et le Trésor lui remettait en échange une traite tirée sur l'Agent général des paiements de Réparations à Berlin ; l'acheteur endossait la traite à l'ordre du vendeur allemand, qui la présentait lui-même à l'Agent général et en touchait le prix ou la contre-valeur en marks. Ainsi donc, durant les années 1925 et 1926, trois catégories de livraisons vont avoir lieu :

1° Livraisons au titre des contrats commerciaux homologués par la Commission des Réparations, qui viennent s'imputer pour leur tonnage sur le programme mensuel. C'est le cas pour les mines d'Aixla-Chapelle qui traitent avec divers acheteurs français ; le syndicat rhénan des lignites pour son marché avec l'O. H. S. et les mines de la Ruhr du groupe de Wendel (Zeche de Wendel, Zeche Friedrich Heinrich) pour les cokes qu'elles livrent aux usines lorraines du même groupe.

2° Livraisons du Kohlen-Syndikat au titre du traité de paix, à concurrence des tonnages nécessaires pour parfaire le programme de la Commission des Réparations. Nous

avons vu la procédure de ces livraisons, qui se font par l'intermédiaire de l'O. H. S.

3° Livraisons du Kohlen-Syndikat au titre de ses contrats commerciaux hors réparations.

5. — *La Convention de Cologne*

Du côté français, la tendance se manifeste de plus en plus d'abandonner le charbon comme moyen de prestation, bien qu'il constitue un moyen particulièrement commode, par la diminution progressive des programmes de la Commission des Réparations. D'autre part, les Allemands ont tendance à se rapprocher de la France ; en effet, le charbon allemand avait conquis de nouveaux débouchés en France, à la faveur de la grève anglaise ; les producteurs allemands cherchaient à consolider leurs positions ; pour cela, il ne fallait donner à l'Etat aucun motif à discrimination préjudiciable aux intérêts des charbons allemands. Du rapprochement de l'O. H. S. et du Kohlen-syndikat (syndicat westphalo-rhénan), sortit la Convention de Cologne (20 octobre 1926). Le préambule unit en une formule subtile les espoirs allemands d'augmenter leur marché en France et les restrictions françaises à ces ambitions : « (la convention doit viser à) intensifier les livraisons de charbon allemand en France, suivant les sommes disponibles au titre des prestations en nature et les besoins de la consommation française ». Voici, selon M. R. Laffitte-Laplace, les traits essentiels de cette convention :

- 1° Commercialisation des livraisons ;
- 2° Octroi d'une bonification au Kohlensyndikat ;
- 3° Règlement en compte : réparations ;
- 4° Participation de la flotte française aux transports rhénans.

1° Commercialisation des livraisons. — Le Kohlensyndikat recouvre la liberté générale de vente dans toute la France, sauf provisoirement à Strasbourg ; l'intervention de l'Etat et celle de l'O. H. S. cessent dans la même mesure. L'Etat se chargeait, avec les sacrifices habituels, de fournir aux négociants et consommateurs strasbourgeois les tonnages dont ils avaient besoin ; à ces tonnages se limitait désormais le rôle répartiteur de l'O. H. S. et de l'Etat.

2° Octroi d'une bonification au Kohlensyndikat. — Le Kohlensyndikat se voit reconnaître une bonification de 1,5 mark par tonne de coke, 1,15 mark par tonne de charbon, sur le tonnage qui sera réglé en compte réparations. C'est le rachat de l'avantage que la formule du traité de Versailles, révisée à Wiesbaden, accordait implicitement au Kohlensyndikat ; mais cela signifie également le maintien d'une prime à l'importation en France.

3° Règlement en compte : Réparations. — Le règlement des ventes libres du Kohlensyndikat sera effectué par l'agent général des paiements de Réparations à concurrence du tonnage mensuel nécessaire pour parfaire le programme de la Commission de Réparations. L'acheteur français verse le prix du charbon allemand qu'il a acheté à l'O. H. S. ; l'O. H. S. retient au profit du Trésor la part payable par l'Agent Général et transfère le solde directement au Kohlensyndikat. La part payable par l'Agent Général comprend la pleine valeur du tonnage mensuel à couvrir et 26 % de la valeur de tonnage en excédent. Ce mode de règlement pour les 26 % affranchit les importations de charbon allemand des formalités et apurements jusqu'alors exigibles en douane. C'est une facilité de plus accordée aux charbons allemands.

4° Participation de la flotte française aux transports rhénans. — La Convention consacre le maintien des avan-

tages concédés à la flotte française par l'accord de Wiesbaden. Elle en étend le principe aux contrats libres imputables ou non en Réparations.

La Convention de Cologne donna lieu à des prorogations successives.

6. — *Livraisons à la France jusqu'en 1930*

Il convient de distinguer les livraisons à titre de Réparations et les livraisons hors Réparations. Le chiffre de ces dernières s'élève, pour la période que nous considérons, à 11.720.700 tonnes ; au contraire, les charbons de Réparations que la France a reçus de l'Allemagne, du 1^{er} septembre 1919 au 10 janvier 1930, constituent un total de 100.512.000 tonnes de houille (le coke y étant inclus, imputé en tonnes de houille). A considérer les détails, nous obtenons le tableau suivant :

1919 (du 1 ^{er} septembre)	2.318.000 T.
1920 (Spa)	11.989.000 T.
1921	10.816.000 T.
1922	10.956.000 T.
1923 (occupation de la Ruhr)	4.445.000 T.
1924	12.143.000 T.
1925	9.483.000 T.
1926	10.033.000 T.
1927	9.459.000 T.
1928	10.495.000 T.
1929-1930 (jusqu'au 10 janvier)	8.376.000 T.

100.513.000 T.

A partir de 1927 surtout, les charbons allemands font aux houilles lorraines une concurrence serrée, notamment en Meurthe-et-Moselle, dans les Ardennes et dans les Vosges ; leur pression s'accroît d'ailleurs également en Suisse, où nous maintenons néanmoins nos positions. Durant les années suivantes, cette concurrence ne fléchit point.

7. — *Convention d'Essen*

Cependant, la situation des rapports charbonniers franco-allemands se modifiait profondément sous la poussée de deux faits nouveaux :

1° Le plan Young, entré en vigueur le 1^{er} septembre 1929 ;

2° La cessation (10 janvier 1930) de l'obligation faite à l'Allemagne, par le Traité de Versailles, de fournir du charbon aux Alliés. Désormais, le charbon deviendra donc une prestation sans caractère spécial, analogue aux autres prestations.

Comment allait-on orienter la nouvelle situation ? Dans quel esprit allait être rédigée cette convention nouvelle qui sera la Convention d'Essen ? On lui a reproché de tenir compte, peut-être dans une mesure excessive, des intérêts des importateurs français du Rhin, aux dépens des intérêts nationaux bien compris, solidaires des intérêts des charbonnages lorrains. Un premier projet, présenté par l'O. H. S. en novembre 1929 avait été repoussé par Strasbourg. Une commission mixte fut désignée afin de concilier le point de vue des houillères et celui de Strasbourg dans la convention à signer avec le Kohlensyndikat ; elle échoua. Alors sur la présentation des présidents de la Chambre de Commerce et du port autonome de Strasbourg, le gouvernement désigna M. René Meyer, maître des Requêtes au Conseil d'Etat, comme unique négociateur de l'O.H.S. l'habilita pour traiter en son nom. Avec le concours des négociants et des entreprises de transports du port de Strasbourg, il rédigea un premier projet après s'être entendu avec les directeurs du Kohlensyndikat (18-19 juin 1930). L'assemblée générale du Kohlensyndikat rejeta le projet (22 juin 1930). De nouvelles négociations aboutirent enfin à la Convention d'Essen (31

juillet 1930), confirmée par les gouvernements français et allemand. L'Assemblée Générale du Kohlensyndikat ne la ratifia toutefois que le 19 septembre suivant, après une entente strictement privée avec un groupe de négociants strasbourgeois qui reçut du Kohlensyndikat le monopole d'importation moyennant une association en participation assurant au groupe allemand une importante influence.

En compensation des préjudices qui pouvaient résulter de ces décisions pour les houillères, M. Tardieu, le 7 juillet 1930, avait promis aux représentants des houillères des compensations équitables.

D'après la convention, une fraction de 10 % au moins des crédits ouverts aux prestations en nature par le plan Dawes, devait être affectée aux ventes du Kohlensyndikat en France, soit au moins 36 millions de marks la première année et 30 millions chacune des trois années suivantes. Comme sous la convention de Cologne, les produits des ventes entrent dans le mécanisme des transferts ; mais le prix reçu par l'O.H.S. était majoré de la bonification allouée au Kohlensyndikat par l'établissement à l'ordre de celui-ci des traites payables sur les fonds de Réparations. Pour les fournitures à destination de Strasbourg, la bonification est fixée à 1,20 mark par tonne, à concurrence de 1.200.000 tonnes par an.

En échange, le Kohlensyndikat confirme, par une participation aux transports sur le Rhin, les droits antérieurement reconnus à la flotte française ; de plus, le Kohlensyndikat assure à un groupe d'importateurs strasbourgeois, nommément et limitativement désignés, l'exclusivité des importations de charbons de la Ruhr, pour 12 départements français, jusqu'en Côte-d'Or incluse, les droits du P.-L.-M. et de la grosse métallurgie de s'approvisionner directement étant réservés.

Le délai de 2 mois qui séparait la signature de la Convention de sa mise en vigueur fut consacré aux pourpar-

lers privés déjà signalés et dont le résultat fut de transférer le monopole de l'importation à une association en participation entre le Kohlensyndikat et les deux principaux négociants de Strasbourg. A cette association en participation, s'est superposée, en la confirmant, une société anonyme, la Compagnie Générale Charbonnière.

En résumé, la Convention d'Essen, conclue pour 10 ans et ne concernant que les charbons de la Ruhr, à l'exclusion de ceux du bassin d'Aix, impose une charge assez lourde à l'Etat. Bien plus, elle facilite dans une certaine mesure la concurrence que font les houillères étrangères aux houillères françaises, et plus particulièrement aux houillères mosellanes, qui, jusqu'à présent n'ont pas obtenu les compensations qui leur avaient été promises à l'époque. Par contre, elle assure à la flotte française du Rhin et aux importateurs strasbourgeois d'indéniables avantages.

Du côté allemand, la Convention d'Essen peut être considérée comme un essai de rationalisation du commerce extérieur par le Rhin supérieur, de même inspiration que le projet également envisagé en 1930 par le Rhin inférieur (moitié du tonnage abandonné aux armements hollandais groupés en une « Gemeinschaft » avec fixation annuelle du taux des frets).

8. — *La S. I. C. A. P.*

Le 1^{er} avril 1931, la S.I.C.A.P. (Société pour l'importation des charbons et autres produits de prestations) se substitua à l'O.H.S. ; la S.I.C.A.P. est une commandite par actions au capital de 2 millions de francs. La pensée des fondateurs de la S.I.C.A.P. avait été d'intégrer à leur

système, avec une place au Conseil, des représentants des mines lorraines, des mines du Nord, des métallurgistes, des grands réseaux de chemins de fer, des secteurs électriques et des importateurs du littoral. Mais en raison du caractère très particulier de la Convention d'Essen, aménageant les importations exclusivement en faveur de Strasbourg, les divers groupements extérieurs à Strasbourg refusèrent d'y participer.

50 % des superbénéfices sont réservés à l'Etat, à qui sont attribuées 1.000 parts bénéficiaires. Un commissaire du gouvernement et un contrôleur financier reçoivent mission de surveiller la gestion. Les bénéfices sont assurés grâce aux délais accordés à la S.I.C.A.P. pour reverser à l'Etat le produit des ventes de charbon encaissé pour son compte et majoré seulement d'un intérêt à taux réduit. Il est en outre alloué à la S.I.C.A.P. une redevance de 5 % sur la part de l'annuité Dawes réservée au Kohlensyndikat, soit 1.500.000 Reichsmarks environ pour chacun des trois premiers exercices, le produit de la redevance devant spécialement servir à subventionner la navigation française sur le Rhin. La S.I.C.A.P. encaisse le produit des ventes du Kohlensyndikat en France ; elle en fait deux tranches, au prorata des tonnages ; la première correspond au tonnage inscrit au programme des prestations, la seconde correspond au tonnage inscrit au programme des prestations respond au surplus. La S.I.C.A.P. transfère la seconde directement au Kohlensyndikat, tandis que la première est remise au Trésor, sous déduction, par la S.I.C.A.P. de la subvention annuelle de 1.500.000 marks destinés à la navigation rhénane, ainsi que de divers autres frais. La B.R.I. paie le Kohlensyndikat sur les fonds mis au crédit de la France par le plan Young. Elle lui verse, par la même occasion, la bonification allouée par la Convention d'Essen.

9. — *Le renouvellement du Kohlensyndikat et ses conséquences*

Le Kohlensyndikat était venu à expiration le 31 mars 1930 ; son renouvellement se heurtait à des difficultés dues essentiellement à la position différente prise au sujet de l' « Umlage » par les mines pures et les mines-usines, celles-ci désirant être exonérées d'une part au moins de la cotisation syndicale pour les livraisons intérieures des mines aux usines. La question avait une importance considérable au point de vue du commerce extérieur : l' « Umlage » (cotisation perçue par le Kohlensyndikat à chaque tonne vendue par son intermédiaire, livraisons aux usines comprises) sert en effet à combler l'insuffisance des résultats des ventes effectuées tant en Allemagne qu'à l'étranger, par rapport aux barèmes officiels ; elle permettait au point de vue du commerce à l'étranger, de maintenir un écart de 30 à 35 francs entre les prix intérieurs et les prix d'exportation.

Un projet fut élaboré prévoyant que la consommation propre des usines supporterait seulement 70 % du taux normal de l' « Umlage » sans que ce montant puisse dépasser 1,50 R.M. ; il n'obtint pas l'adhésion de tous les opposants, mais fut cependant rendu provisoirement exécutoire par une ordonnance du ministère de l'Economie nationale du Reich. On aboutit à l'entente. Nous indiquons ici les variations de l' « Umlage » en 1931 ; son importance croissante mesure l'effort de pénétration des charbonnages allemands :

Janvier	2,25	Mai	2,57	Septembre . . .	3,62
Février	2,25	Juin	2,69	Octobre	3,51
Mars	2,35	Juillet	2,77	Novembre . . .	3,72
Avril	2,69	Août	3,04	Décembre . . .	3,94

10. — *Conclusion*

A travers l'évolution complexe des rapports et des rivalités charbonnières de la France et de l'Allemagne, on distingue comme un leit-motiv l'écrasante supériorité, de la houillère allemande, plus riche et placée dans des conditions plus favorables, la dépendance dans laquelle nous nous trouvons à son égard, et la difficulté que nous avons de la concurrencer sur notre propre marché national et sur les marchés étrangers d'où elle nous repousse (Suisse, Italie). Il s'agit pour la France de trouver la note juste, équilibrant les intérêts de nos propres houillères et les besoins de notre consommation ; il ne faut pas que la seule prise de notre consommation, assurant l'existence des premières sans écraser la seconde par des prix prohibitifs.

III. — LA CONCURRENCE DU CHARBON BELGE

On sait que la Belgique, centre industriel, est un important producteur de charbon. Elle en exporte en France, mais, inversement, elle se fournit aussi en charbon en France ; les deux pays procèdent donc à des échanges de qualités. La Belgique nous expédie par péniche ou par fer, vers le Nord et la région parisienne, d'importants contingents en classés pour foyers domestiques. Elle reçoit de la France des catégories industrielles. En 1913, nous importions 3.660.000 tonnes de charbon belge ; ce chiffre était tombé en 1920 à 1.027.000 tonnes. Dans les années qui suivent, jusqu'en 1927, il atteint 2 millions de tonnes ; en 1928, 3 millions ; en 1929, 3,5 millions ; en 1930, 3,5 millions ; en 1931, 4,419.000 tonnes. En plus, bon an mal an, il faut compter environ 600.000 tonnes de coke et 500.000 tonnes d'agglomérés. En 1932, par l'effet du con-

tingement, l'importation des houilles belges est ramené à 2.776.000 tonnes ; celle des coques et des agglomérés à moins de 400.000 tonnes chacun.

Quant aux zones dans lesquelles ce charbon belge rencontre le charbon lorrain, indiquons le bassin parisien, les Ardennes, les Vosges, la Lorraine. En 1927 et 1928, cette concurrence très vive donne lieu à un véritable dumping, grâce auquel les charbons belges sont vendus à un prix inférieur de 40 % au prix intérieur belge. Les Belges portent la concurrence jusqu'en Alsace, où ils arrivent par voie rhénane, et jusque dans le département de la Moselle.

IV. — LA CONCURRENCE DU CHARBON HOLLANDAIS

Le charbon hollandais, apparu, sur le marché français quelques années après la guerre, y a réalisé des progrès jusqu'en 1931, progrès continus et méthodiques. Alors qu'en 1925, nous importions moins de 1 million de tonnes de houille néerlandaise, les 2 millions étaient atteints en 1929 ; les 3 millions dépassés en 1932. Les contingents firent tomber ces importations à 1 million en 1932.

En millions de florins, selon les chiffres indiqués par le journal « Le Temps » (Commerce extérieur français avec les Pays-Bas, par P.-G. Martin, dans le numéro du 13 mai 1935), nous avons importé, de 1929 à 1934, les quantités suivantes de charbon et de coke du Limbourg ;

1929.....	27,7
1930.....	34,6
1931.....	28,1
1932.....	18,2
1933.....	15,6
1934.....	12,3

Le charbon hollandais entre en contact avec la houille lorraine dans les régions de France qui, géographique-

ment, sont les moins éloignées de la Hollande, et qui, en gros, se confondent à peu près avec la zone d'influence du charbon belge : Alsace, Lorraine, Vosges, Ardennes, Bassin parisien. Ce n'est qu'à partir d'avril-mai 1930, après l'achèvement des travaux du nouveau port de Maasbracht, que le charbon hollandais remonte le Rhin. En 1930, le fret a été de 18 francs, de Maasbracht à Strasbourg, chiffre qui est de l'ordre de grandeur des dépenses nécessaires pour la mise à bateau des houillères lorraines. De Strasbourg, la houille hollandaise rayonne en Alsace, à Belfort, dans la Meurthe-et-Moselle, la Haute-Saône, le Doubs, où elle se heurte aux expéditions des charbonnages lorrains. Elle pénètre même jusqu'en Suisse.

V. — LA CONCURRENCE DU CHARBON ANGLAIS

En 1920, nos houillères du Nord et du Pas-de-Calais étant détruites, notre production était très inférieure à ce qu'elle pouvait être normalement. Notre consommation exigeait de grosses importations, alimentées surtout par l'Angleterre. L'année suivante, les Anglais, dans le but de faire monter les prix, restreignirent leurs expéditions vers la France ; dès 1923, toutefois, celles-ci gonflent à nouveau pour combler les vides provoqués par la carence des mines de la Ruhr ; en 1925 et 1926, nouveau recul, accentué encore par la grève des mineurs anglais de 1926. En 1927 et 1928, les Anglais, par une lutte des prix judicieuse, s'efforcent de reconquérir leurs anciennes positions qui avaient été occupées par les charbons français, hollandais, polonais et allemand. Ils y réussirent, favorisés d'ailleurs par une consommation sans cesse croissante ; en 1929 et en 1930, ils expédient en France 13.216.000 et 13.581.000 tonnes. En 1931, nous restreignons nos importations ; les expéditions anglaises tombent à 10.767.000 en 1931, puis à 9.152.000 en 1932.

Au point de vue des catégories, la Grande-Bretagne nous envoie un choix très varié de houille ; il convient de remarquer qu'elle nous expédie très peu de coke.

Normalement, les charbons anglais vont alimenter surtout les départements limitrophes de la Manche et la région parisienne où ils pénètrent par Rouen ; ils y ont une position infiniment plus forte que les charbons lorrains ; toutefois, même dans ces régions, nos charbons parviennent en 1924 à repousser la concurrence anglaise, la houillère anglaise étant anémiée par la grève qui y sévissait. On sait que, dès 1927, le charbon anglais devient à nouveau menaçant, et réduit à néant les avantages que les houillères lorraines avaient acquis dans les départements côtiers de la Normandie, de la Bretagne, du Sud-Ouest et de la Méditerranée. De plus, dès 1927, les charbons anglais pénètrent en Alsace, en Lorraine, dans les Vosges. Notamment le charbon domestique anglais apparaît vers Thionville, relativement à meilleur prix que le charbon lorrain. Par Rotterdam et le Rhin, il pénètre en Alsace en passant par Strasbourg, porte ouverte aux charbons étrangers. Il apparaît également dans le Centre. Enfin, dans le Bassin parisien, la concurrence des charbons écossais, d'ailleurs de qualité médiocre, est fort aiguë. A l'étranger, nos houillères se heurtent à la concurrence anglaise dans le Palatinat et dans l'Allemagne du Sud.

L'offensive anglaise particulièrement sensible en Italie, où le charbon anglais arrive bien meilleur marché que la houille lorraine, contraint en 1929 nos expéditions dans ce pays à être réduites de moitié ; elles nous imposaient de trop grands sacrifices de prix. Les transports par fer, auxquels les houillères mosellanes sont contraintes, reviennent à 80 francs ; au contraire, la houille anglaise arrive par mer à bien meilleur compte.

Au début de mars 1930, les charbons anglais apparaissent à Strasbourg pour la première fois, si nous exceptons les quelques arrivages par voie du Rhin en 1929 ; de Stras-

bourg, ils pénètrent dans l'ensemble du rayon de vente de « Charlor ». En même temps, les sortes industrielles anglaises passent par Marseille et remontent jusqu'à Valence, repoussant les charbons lorrains dans la vallée du Rhône. Enfin, les Anglais nous concurrencent en Suisse (arrivages par Rouen ; prix de transport à la tonne, par rame de 600 tonnes, tarif 407 : 38 francs ; tandis que les charbons mosellans, malgré un trajet beaucoup plus court, supportent une charge de 36 francs à la tonne, douane comprise pour le transport par rame jusqu'à Bâle). L'année 1931 marque un renforcement de la concurrence anglaise en raison de la dévalorisation de la Livre. En diminuant à nouveau nos prix, nous réussissons néanmoins à regagner le terrain perdu, en Italie, pour le perdre encore ensuite.

Importations de houille anglaise (en 1.000 Tonnes)

	IMPORT. ANGLAISE	IMPORT. TOTALE	% HOUILLE ANGLAISE
1909/1912....	9.000		
1913	11.257		
1919	14.314	19.108	75
1920	11.432	24.056	47,5
1921	5.892	18.398	24,5
1922	12.099	22.421	54
1923	17.963	26.284	68
1924	13.076	25.153	52
1925	9.938	22.821	45
1926	4.173	20.673	20
1927	9.060	23.195	39
1928	8.506	21.751	38
1929	13.216	28.311	47
1930	13.581	29.038	47
1931	10.767	26.687	40
1932	9.152	21.500	42

Ce tableau montre très clairement les variations dans les expéditions anglaises vers la France : très fortes en

1919 et 1920, années où notre production houillère est très réduite ; faibles en 1921 en raison de la tactique économique anglaise ; fortes en 1922 et 1923 pour combler la carence des importations allemandes ; très faibles (20 % du total) en 1926, en raison de la grève prolongée, augmentant à nouveau lors de la reconquête des marchés anciens (39 %, puis 38 %, puis deux fois 47 o/o), mais sans atteindre en valeur relative les proportions d'autrefois ; enfin, retombant à nouveau, interrompues dans leur mouvement ascensionnel.

VI. — LA CONCURRENCE DU CHARBON POLONAIS

Pour la part la plus importante, le charbon polonais pénètre en France par Rouen où il arrive par voie d'eau, venant de Gdynia. Dans une certaine mesure, il traverse aussi l'Allemagne par fer et pénètre dans l'Est de la France. Sa concurrence est surtout importante dans le bassin parisien, dans les Ardennes, en Lorraine et en Alsace ; il pénètre jusqu'en Suisse. L'ingénieur des mines notait dans son rapport pour 1929 que la concurrence polonaise était surtout fort sensible dans la région parisienne : le prix de départ de la houille polonaise étant de 75 francs (60 à 65 francs au début de 1930 ; 40 francs seulement en avril 1931), et le transport par fer jusqu'à Gdynia étant très bon marché (20 francs), elle arrive à Paris à un prix de revient de 160 francs, ce qui laisse aux importateurs une marge de bénéfice de 20 à 30 francs. En 1930, la diminution du prix de départ de la houille polonaise lui permet une offensive très vigoureuse : elle s'infiltré à travers toute l'Allemagne jusque dans la région de Mulhouse, où elle peut encore soutenir la concurrence avec les charbons lorrains ; bien entendu, les arrivages polonais par Rouen ne sont pas interrompus ; et même, des espèces industrielles pénètrent par Marseille, comme les houilles anglaises. On

note également des arrivages par Bordeaux. Selon les chiffres communiqués par les douanes polonaises et reproduits par le Bulletin du Comité des Houillères du 10 mars 1934, les exportations polonaises vers la France étaient de 922.464 tonnes en 1932 pour la houille, 2.872 tonnes pour le coke. L'année suivante, elles sont en baisse : 912.384 et 351 tonnes.

VII. — CONCURRENCE DE DIVERS CHARBONS FRANÇAIS

Bien entendu, les houillères lorraines entrent en concurrence avec d'autres houillères françaises dans les régions où les zones d'expansion ou les expéditions de ces houillères se heurtent ou se recouvrent. Nous avons déjà indiqué au fur et à mesure de nos explications sur les expéditions des houillères lorraines en France les traits saillants et généraux de cette concurrence. Il nous reste à dire quelques mots de la concurrence des charbons du Nord et du Pas-de-Calais, qui est la plus importante et la plus sensible.

Les points de friction se produisent surtout dans le Nord, le Pas-de-Calais, la Lorraine, les Vosges, l'Alsace et la région parisienne. En 1927, certaines mines du Pas-de-Calais s'introduisent sur le marché lyonnais au détriment des mines du Centre ; elles se heurtent forcément aux houilles lorraines qui cherchent un débouché vers Lyon. 1928 est marqué par une concurrence très vive et une guerre de prix en Alsace, en Lorraine, dans les Vosges et dans la région parisienne. 1929, année de forte consommation, est calme ; les différentes houillères restent sur les positions acquises. Puis, la consommation diminuant, les rivalités s'affrontent à nouveau dans les mêmes régions qu'en 1928. Ajoutons qu'en 1931, les charbons du Nord et du Pas-de-Calais pénètrent dans la région de Nancy, profitant de la faiblesse du fret Douai-Epinal : 20 francs par tonne.

VI. — BESOINS EN CHARBON DE LA REGION ALSACIENNE ET LORRAINE

BIBLIOGRAPHIE

HENRY LAUFENBURGER. — La collaboration économique franco-allemande. In : « Revue Politique et Parlementaire » du 10 Octobre 1924.
— La Métallurgie et la houille. Même revue.

PETIT. — L'importance des arrivages de la Ruhr pour l'approvisionnement de l'arrière-pays du port de Strasbourg en charbon. In : « Revue d'Economie Politique ». 1924.

Rapports annuels du service des Mines de la Moselle. 1920-1934.

ROBERT LAFFITTE-LAPLACE. — L'économie charbonnière de la France, 1933.

Numéros de l' « Activité Nationale » indiqués dans la bibliographie générale.

CAPOT-REY. — La région industrielle sarroise. 1934.

EICHELMANN. — Die Wasserstrassen in der Elsass-Lothringischen Volkswirtschaft.

La région lorraine et alsacienne a besoin de charbon pour sa consommation domestique, sa production d'électricité (La Houve), et ses industries locales, notamment sa sidérurgie. En effet, les mines de charbon ne sont situées qu'à 70 kilomètres du bassin de Thionville. A cet égard, M. Laufenburger, dans un article paru dans la « Revue d'Economie Politique », en 1924, sur la « Métallurgie et la Houille », regrette qu'au moment des liquidations intervenues après la guerre, les exploitations métallurgiques et les mines de charbon n'aient pas formé des groupements cohérents à l'intérieur desquels le fer et la houille se complèteraient, sauf de rares exceptions : la société de Rédange-Dilling s'est assurée une participation dans les charbonnages de Longeville et de Haute-Vigneulles ; la Société Minière et Métallurgique, dans la Société Internationale des Houillères. Ces regrets nous semblent assez mal fondés, car dans la plupart des Conseils d'administration des sociétés exploitant le charbon et le fer lorrains, on retrouve les mêmes noms ; il en résulte une certaine unité de vues et d'organisation. C'est ainsi, pour ne nous en tenir qu'aux sociétés mosellanes, que M. Théodore Laurent siège dans les Conseils d'administration des sociétés houillères de Sarre-et-Moselle, de Faulquemont, de Haute-Vigneulles en même temps qu'il est administrateur de la Société des Mines et Usines de Redange-Dilling, de la Société lorraine des aciéries de Rombas, de la Davum-Exportation (société de vente de produits métallurgiques) et de la Société nouvelle de sondages « Bonne Espérance ». M. Dreux est membre des Conseils d'administration des Sociétés de Faulquemont, de Haute-Vigneulles, de Longeville, de Saint-Avold, mais aussi de la Société Lorraine minière et métallurgique. Nous retrouvons le nom de M. Paul Marcel dans les Sociétés de Sarre-et-Moselle, de Haute-Vigneulles et de Longeville, et aussi dans la Société Lorraine des « aciéries de Rombas »,

dans la Société Mosellane industrielle et financière (dont l'objet est la prise d'intérêts dans toutes opérations ou affaires financières, commerciales, industrielles et foncières, soit directement, soit par achats ou par constitution et gestion d'un portefeuille de titres, programme qui permet à la Société une remarquable souplesse de direction et un contrôle puissant sur la vie et le développement économique de la région), enfin dans les sociétés des Mines et Usines de Redange-Dilling et de Sondages « Bonne Espérance » (au titre de représentant de la Société des hauts-fourneaux et fonderies de Pont-à-Mousson). M. de Peyerimhoff, président du Conseil de Sarre et Moselle, siège dans celui de la Société Mosellane Industrielle et Financière ; ajoutons qu'il siège aussi dans les conseils d'administration des Sociétés de potasse de Pechelbronn et de Blodelsheim, Alsace. M. Cuvelette dispose d'un siège aux conseils d'administration de Sarre-et-Moselle, de la Société Mosellane Industrielle et financière, des Forges et aciéries de Nord et Lorraine, de la Société des aciéries électriques d'Ugine-Uckange, de la S.A.L.E.C. (Société alsacienne et lorraine d'électricité), de la Société commerciale des potasses d'Alsace. Nous terminerons ces quelques indications (qui sont loin d'être limitatives) par l'exemple de M. Paul Weiss, administrateur de Sarre-et-Moselle, de Haute-Vigneulles, de Longeville, de Saint-Avold, de la Société Mosellane Industrielle et Financière et de la Société Lorraine minière et métallurgique. Ajoutons que la maison de Wendel, qui, depuis très longtemps, exploitait le bassin ferrifère lorrain, extrait également le charbon lorrain à Petite-Rosselle.

La possibilité de cokéfaction de la houille lorraine est depuis longtemps démontrée. Les hauts-fourneaux de la région de Sarrebruck consomment annuellement 1 million de tonnes de coke sarrois (on sait que le bassin sarrois et le bassin lorrain constituent un tout), et la maison de Wendel produit depuis longtemps, dans sa cokerie de

Moyeuvre, un coke excellent par le procédé du mélange de charbons lorrains (extraits de ses propres mines de Petite-Rosselle) et de charbons westphaliens. Ajoutons que certains maîtres de forges lorrains ont pu s'assurer quelques intérêts dans des charbonnages allemands situés sur la rive gauche du Rhin, à l'intérieur des groupes sidérurgiques dont il font partie et ont acquis des participations dans des houillères comme Eschweiler Carl Alexander (Cf. « La collaboration économique franco-allemande » de Laufenburger, *Revue Politique et Parlementaire* du 10 octobre 1924, page 71).

Quoi qu'il en soit, la houille locale ne suffit nullement à la demande lorraine en charbon. D'une part la production de charbon mosellan est trop faible ; et d'autre part, ce charbon est d'une qualité inférieure et surtout uniforme, sa cokéfaction présuppose diverses manipulations et mélanges avec des charbons plus riches ; aussi les ventes des mines lorraine dans la zone locale sont-elles relativement peu denses si on met en parallèle les consommations locales des autres régions houillères de la France. Posé ainsi de façon générale, le problème est aujourd'hui encore exactement ce qu'il était avant-guerre (1). Les char-

(1) Pour l'ensemble de la France, le problème se pose dans les termes suivants :

Avant la guerre les trois départements consommaient en gros 6 millions de tonnes de houille, avec, en plus, 4 millions environ de tonnes de coke (équivalent à 6 millions de tonnes de houille crue). Or, la Moselle ne produisait que 4 millions environ de houille, d'où résultait, étant donnée la consommation du département, un déficit de 8 millions. Au contraire, le bassin sarrois produisait 13 millions de tonnes de houille, dont 5 pour son usage propre, d'où résultait un excédent de 8 millions. Cet équilibre purement quantitatif ne comblait point notre déficit en houille à coke. En effet, sur sa production totale de 13 millions, la Sarre ne produisait que 3 millions de houille à coke, et les consommait intégralement. D'autre part, avant la guerre, la France, sans les trois départements désannexés, souffrait d'un déficit important de houille : 23 millions de tonnes environ, soit 19 millions de houille ordinaire et 4 millions de tonnes de houille à coke. Après la guerre, les trois départements étant rattachés à la France, le déficit

bons étrangers consommés en Moselle provenaient surtout du bassin sarrois, de la Ruhr et de la Belgique. A titre d'exemple, indiquons les importations de charbon en Moselle en 1912 (Petit : « L'importance des arrivages de la Ruhr pour l'approvisionnement de l'arrière-pays du port de Strasbourg en charbon », in *Revue d'Economie Politique*, 1924) (chiffres en tonnes) :

	HOUILLE	COKE	LIGNITE
Charbon importé de la Ruhr par fer	100.500	2.839.859	
Charbon importé de la Ruhr par le Rhin	8.000	219.450	65.400
Charbon en provenance de la Sarre	686.000	229.900	
Charbon en provenance de la Belgique	1.125.850	92.000	
Charbon en provenance des mines lorraines	34.800	332.200	
Charbon de provenances diverses..	50.250	110.150	
Total	2.005.400	3.823.550	65.400

Ce tableau indique nettement la supériorité des importations de coke sur les importations de houille ; car si la cokéfaction de la houille lorraine est possible, elle offre néanmoins, comme nous l'avons dit, certaines difficultés. Si nous considérons les années 1909-1912, nous remarquons l'augmentation des importations de cokes de la Ruhr en Moselle, corrélative au développement de l'industrie métallurgique :

augmentait encore de 8 millions de tonnes, soit un total de 31 millions (si nous faisons abstraction des bouleversements temporaires produits par la guerre dans la production et la consommation houillères) ; ce déficit était comblé partiellement par la Sarre, qui allait jusqu'en 1935 s'intégrer plus ou moins dans le système économique français, ce qui ramenait le déficit définitif à son chiffre d'avant-guerre : 33 millions, correspondant toutefois maintenant à 13 millions de tonnes de houille ordinaire, plus 10 millions de tonnes de houille à coke. Quantitativement, le déficit houiller français était resté constant ; qualitativement, il avait été modifié.

1919.....	1.905.150 T.
1910.....	2.193.550 T.
1911.....	2.931.000 T.
1912.....	2.839.850 T.

Ce tonnage, monté à 3.848.300 tonnes en 1913, était retombé à 1.305.937 en 1919 ; remonté à 1.812.819 en 1920 ; 1.674.552 en 1921 ; 2.305.109 en 1922 (ces chiffres sont donnés par M. Laufenburger dans son article sur « La Métallurgie et la Houille ». Pour les années suivantes, nous nous sommes reportés aux rapports annuels des ingénieurs des mines).

Il convient de noter que ces chiffres correspondent aux arrivages en Moselle. M. Laufenburger ne précise pas si ces arrivages sont restés intégralement en Moselle. Etant donné les chiffres indiqués pour les années suivantes par l'ingénieur des mines, nous croyons pouvoir affirmer que les tonnages restés en Moselle sont sensiblement inférieurs : 50 % environ des arrivages.

En 1923 survinrent plusieurs événements qui jetèrent un trouble grave dans cet équilibre économique. D'abord, les mines sarroises, en grève du 5 février au 15 mai, n'ont recommencé à livrer normalement qu'à partir du mois de juin ; néanmoins, elles ont fourni en 1923 950.000 tonnes contre 800.000 en 1922 (cokes et fines à coke non compris). D'autre part, par suite de la résistance passive, et malgré les saisies opérées dès le début de l'occupation de la Ruhr, les arrivages de charbon allemand tombent de 114.000 tonnes en janvier à 37.000 tonnes en février et se maintiennent à ce niveau jusqu'en mai. A partir du mois de juin, la situation s'est améliorée progressivement et elle était revenue en novembre et décembre au même niveau qu'avant l'occupation de la Ruhr, mais au total il n'est arrivé de ce bassin en 1923 que 1.120.000 tonnes seulement, dont on peut admettre que 600.000 T. environ sont restées dans les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle (au lieu de 1.100.000 en 1922).

L'arrêt simultané du travail dans les mines de la Sarre et de la Moselle et des arrivages de la Ruhr a rendu la situation extrêmement critique dans les premiers mois de l'année 1923 ; les stocks une fois épuisés, il a fallu recourir au charbon des mines du Centre et du Nord, de Belgique et même d'Angleterre, au total 180.000 tonnes environ (dont 120.000 environ de charbon anglais). Aussi en 1923, la consommation locale n'a-t-elle eu à sa disposition que 3.491.000 tonnes (contre 3.800.000 en 1922), se décomposant comme suit :

Charbons des mines lorraines	1.763.000 tonnes
Charbon des mines de la Sarre.....	948.000 tonnes
Charbon de la Ruhr	600.000 tonnes
Charbon anglais	120.000 tonnes
Charbon du Nord, du Centre, de Belgique	60.000 tonnes
	3.491.000 tonnes

Pour obtenir ce résultat, il a fallu consentir un sacrifice pécuniaire très considérable, puisque le prix moyen de la tonne de charbon anglais, belge ou du Nord, rendu à Strasbourg, a dû avoisiner 140 francs, alors que les mines de la Moselle vendaient le leur en janvier environ 85 francs sur wagon départ mine.

En 1924, sur 1.100.000 tonnes arrivées de Westphalie, 600.000 environ restent dans la région (non compris 73.000 tonnes destinées au réseau A.-L.) ; au total, la consommation locale s'établit ainsi (sans compter le coke métallurgique) :

PROVENANCE	RÉSEAU A.-L.	AUTRES CONSOMMATEURS
Lorraine	400.000	1.687.000
Sarre	450.000	750.000
Ruhr	73.000	600.000
Proven. rhénane (briquettes, lignite)		200.0000
Total	923.000	3.237.000

Soit un total de 4.160.000 tonnes, supérieur d'environ 670.000 tonnes au chiffre de 1923. En plus, citons quelques dizaines de milliers de tonnes de charbons belge et hollandais (le réseau A.-L. en a reçu 40.000 tonnes pour sa part).

Pour 1925, le rapport de l'ingénieur des mines de la Moselle nous donne le tableau suivant :

Répartition par provenance des arrivages (en 1.000 tonnes)

PROVENANCE	MO- SELLE	BAS- RHIN	HAUT-RHIN	A.-L.	TOTAL
—	—	—	—	—	—
Lorraine (houille)	938	328	256	428	1.950
Sarre (houille)	241	250	153	263	907
Ruhr et houille	24	247	307	158	736
Aix-la-Ch. briquettes ..	4	10	5	61	80
Nord et Pas-de-Calais ..	6	2,5	14,5	—	23
Saône-et-Loire	—	—	4,5	—	4,5
Belgique et Hollande ..	32	20	13	1	66
Coke { Ruhr	7	45	25	—	77
non { Sarre	22	9	3	2	36
métall. { Lorraine. . .	18	2,5	1,5	3	25

Ces arrivages englobent les tonnages destinés aux usines à gaz (environ 183.000 tonnes, dont 1/4 en provenance de la Sarre et 3/4 de houillères lorraines) qui ont revendu à la consommation locale 98.000 tonnes de coke. Elles ne comprennent pas le coke métallurgique (3.300.000 tonnes environ), ni les fines à cokes consommées dans nos cokeries.

Pour 1926, le tableau de l'ingénieur des mines est plus complet :

PROVENANCE	MO- SELLE	BAS- RHIN	HAUT-RHIN	A.-L.	TOTAL
Houilles :					
Moselle	978	321	219	470	1.988
Sarre	269	284	181	320	1.054
Briquettes faites avec du					
charbon de la Ruhr..	2,7	12	8,4	48,1	71,2
Ruhr, Aix-la-Chapelle	51	254	263	111	679
Nord et Pas-de-Calais.	5	5,4	25	—	35,4
Saône-et-L., Hte-Saône	0,3	2,5	5,2	—	8
Loire	—	—	0,2	—	0
Belgique	43	13,7	4,7	0,4	61,8
Hollande	1,2	6,6	0,5	—	8,3
Total	1.350,2	899,3	707	949,5	3.906
Coke métallurgique :					
Moselle	30	2,3	2,9	4,6	39,8
Sarre	17	11	2,4	4,4	34,8
Ruhr	3	32,4	19,3	—	54,7
Nord et Pas-de-Calais.	—	4	3,5	—	7,5
Belgique	—	4,5	4,4	—	8,9
Total	50	54,2	32,5	15,5	145,7
Briquettes de lignite ..	72	93	57,5	15,5	238
Total général	1.422,2	1.046,5	797	974	4.289,7

Ce tableau englobe les tonnages destinés aux usines à gaz (environ 250.000 tonnes dont 50.000 de Moselle, 122.000 de Sarre, 65.000 de Ruhr et 13.000 de provenances diverses), qui ont revendu à la consommation locale 103.000 tonnes de coke (10.500 dans la Moselle, 41.000 dans le Bas-Rhin et 51.500 dans le Haut-Rhin) ; il ne comprend pas le coke métallurgique (21.000 tonnes).

En dépit de la grève des houillères britannique, la région alsacienne et lorraine a été aussi largement approvisionnée en 1926 qu'en 1925 ; les livraisons de la Sarre ont augmenté de 147.000 tonnes. Toutefois, celles du bassin rhéno-westphalien ont fléchi de 57.000 tonnes.

En 1927, réapparition d'un petit tonnage de charbon anglais, baisse des ventes de la Sarre, augmentation de

celles de la Ruhr, tels sont les traits saillants. Dans le tableau ci-après, ne figurent ni le coke métallurgique, ni les fines à coke consommées dans les cokeries de la Moselle, ni le charbon consommé par les centrales des houillères pour la production du courant électrique, ni le charbon produit en Moselle et livré au personnel. Y figurent par conséquent les tonnages destinés aux usines à gaz (environ 230.000 tonnes dont 37.000 de la Moselle, 113.000 de Sarre, 74.000 de Ruhr, 5.600 d'Angleterre) ; celles-ci ont revendu à la consommation locale 109.000 tonnes de coke (5.000 en Moselle, 56.000 dans le Haut-Rhin, et 48.000 dans le Bas-Rhin).

PROVENANCE	MO- SELLE	BAS- RHIN	HAUT-RHIN	A.-L.	TOTAL
Houilles :					
Moselle	823	286	204	620	1.943
Sarre	234	210	183	263	890
Ruhr et Aix-la-Chap.	40	270	471	92	873
Nord et Pas-de-Calais	15,5	9	27	—	51,5
Saône-et-L., Hte-Saône	0,05	—	5	—	5,05
Loire	—	—	—	—	—
Belgique	16	22	8	0,8	46,8
Hollande	0,1	1	0,02	0,5	2,32
Angleterre	—	46	0,06	35	81,06
Briquettes faites avec du charbon de Ruhr ..	1,6	10	10	34	55,6
Total	1.140,95	854	908,08	1.045,3	3.948,33
Coke non métallurgique :					
Moselle	28	2	3	4	37
Sarre	17	5	3	3	28
Ruhr et Aix-la-Chap.	2,4	24	12	—	38,4
Nord et Pas-de-Calais	0,2	1	5	—	6,2
Belgique	0,3	3	3	—	6,3
Divers	—	—	7	—	7
Total	47,9	35	33	7	122,9
Briquettes de lignite ..	51	72	41	16	180
Total général ..	1.239,85	961	982,08	1.068,3	4.251,23

L'année suivante est marquée par l'augmentation des arrivages de la Sarre et la diminution des arrivages de Westphalie. L'offensive anglaise est enrayée, les arrivages anglais tombant de 81.000 tonnes à 16.700 tonnes ; par contre, les importations de charbon hollandais montent de 2.300 tonnes à 49.000 ; cette augmentation est due presque exclusivement aux fines hollandaises destinées à l'industrie gazière. Pour le reste, les conditions se maintiennent à peu près analogues, le total montant légèrement de 4.131.000 tonnes à 4.259.800. En 1929, le pourcentage de la consommation de charbon français dans les trois départements considérés s'établissait ainsi :

Moselle	33	%
Bas-Rhin	29	%
Haut-Rhin	26,5	%

En 1930, éclate la crise ; la consommation tombe rapidement ; les stocks s'accumulent ; la concurrence des charbons étrangers devient de plus en plus serrée ; les interventions gouvernementales s'avèrent dans une certaine mesure insuffisantes pour protéger la production totale.

Un problème tout particulièrement intéressant, parce qu'il touche aux intérêts les plus réels des charbonnages lorrains, et par voie de conséquence à ceux de l'économie nationale, est celui du port de Strasbourg, question que nous avons déjà effleurée ; d'ailleurs elle a donné lieu à des controverses extrêmement vives (campagne du journal « L'Activité Nationale »). Les charbons pénétrant par le port de Strasbourg ravitaillant en premier lieu l'Alsace elle-même, nous étudierons avec quelques détails le marché du charbon en Alsace ; cet examen nous permettra de poser plus clairement la question essentielle de ce paragraphe.

Le problème du port de Strasbourg. — Avant la guerre, l'Alsace était approvisionnée en charbon par voie d'eau (Strasbourg, Lauterbourg) ou par fer. A Lauterbourg arri-

vaient uniquement les charbons de la Ruhr qui avaient remonté le Rhin ; à Strasbourg débouchaient, selon les rapports de la Chambre de Commerce de Strasbourg, des charbons belges ou anglais (environ 100.000 tonnes), des charbons sarrois venus par fer ou par le canal (canal des houillères, puis canal de la Marne au Rhin ; environ 200.000 tonnes), puis transbordés sur chalands et réexpédiés en Suisse ou en Allemagne du Sud, 1.000.000 de tonnes environ de charbons westphaliens (le « Glückauf » du 25 avril 1925 en apporte confirmation avec une estimation de 1.085.877 tonnes pour 1913), enfin des charbons lorrains venus par fer ou par le canal. Une concurrence assez vive mettait aux prises le charbon sarrois et le charbon du Kohlensyndikat, le premier étant en liaison avec les mines fiscales de la Ruhr (Bergfiskus et Hibernia) et une organisation autonome des transports sur le Rhin (cartel prussien).

Par contre arrivaient par fer : une partie du charbon lorrain ; une partie du charbon sarrois ; et 265.000 tonnes de charbon westphalien. Quelles étaient les catégories provenant de la Ruhr et transportées par fer ?

1° des charbons destinés aux chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, qui bénéficiaient de tarifs spéciaux sur les rails de la Reichseisenbahn ;

2° des classés pour foyers domestiques, sortes fragiles qui ne pouvaient sans détérioration grave subir deux manutentions supplémentaires dans les ports ;

3° des ravitaillements urgents qu'éloignait de la voie d'eau la lenteur de ce mode de transport ;

4° des transbordements de la voie d'eau sur la voie ferrée opérée à Mannheim ou à Ludwigshafen en période de basses eaux.

On voit que si la voie du Rhin est surtout empruntée par les charbons allemands, des charbons d'une autre ori-

gine y circulent également, en quantités beaucoup plus faibles d'ailleurs, qui ne sont pas intégralement destinés à la France. Voici à cet égard les moyennes mensuelles de tonnages pour les années 1929 à 1933, indiquées par le « Bulletin du Comité des Houillères » du 30 janvier 1934 :

	CHARBON ANGLAIS	CHARBON HOLLANDAIS	CHARBON BELGE	CHARBON POLONAIS	TOTAL
1929.....	55.745	47.149	312	4.875	108.139
1930.....	50.423	86.884	1.192	4.129	142.941
1931.....	40.463	81.337	7.487	1.668	131.002
1932.....	29.050	101.156	14.188	150	144.547
1933.....	31.855	101.841	12.333	3.030	149.059

Depuis le retour de l'Alsace-Lorraine à la France, la question du port de Strasbourg doit être résolue en fonction de deux idées :

1° développer le port de Strasbourg et la navigation rhénane en assurant à l'hinterland de Strasbourg un approvisionnement en charbon de la Ruhr conforme à ses besoins ;

2° éviter d'autre part de léser notre industrie nationale charbonnière et spécialement l'industrie lorraine.

Ce second point de vue a parfois été négligé.

Après la guerre, l'Alsace et son arrière-pays devaient être approvisionnés en partie tout au moins grâce aux charbons de réparations importés par le port de Strasbourg. Mais comment définir ce hinterland ? Les uns voulaient l'étendre jusqu'à la rencontre des charbons anglais importés par Rouen, Nantes et Bordeaux, et jusque vers le littoral, en 1924 et 1926. D'autres annexaient à Strasbourg 18 départements : c'était la conclusion de M. Lamoureux, rapporteur devant la Chambre des projets de loi sur la création du port autonome de Strasbourg (1924). L'administration municipale se contentait de 12 départe-

ments. Ce chiffre sera d'ailleurs consacré par la convention d'Essen (1930). Il n'en reste pas moins que cette délimitation est très artificielle. L'Etat était maître du tonnage et de la répartition ; il fixait chaque mois le tonnage à importer par Strasbourg, en fonction des considérations suivantes :

1° les besoins de la consommation alsacienne. Les importations de la Ruhr étaient nécessaires pour les sortes que les bassins voisins de la Sarre ou de la Lorraine ne produisent pas : les classes pour foyers domestiques, fines demi-grasses ou maigres pour la fabrication des agglomérés, fines à coke pour la métallurgie.

2° en sens opposé, la défense des bassins français dont les marchés auraient été troublés par de trop fortes importations.

3° l'intérêt des négociants qui réalisaient sur la revente des charbons de Réparations des profits très appréciables.

5° l'intérêt de ces mêmes négociants en tant qu'« usagers » du port de Strasbourg ; les contrats les chargeaient des opérations de manutentions depuis l'arrivée des charbons sur chaland rhénan à quai Strasbourg, jusqu'à leur réexpédition des chantiers sur wagon ou péniche du canal.

6° les intérêts réunis de la ville, de la Chambre de Commerce et du port autonome de Strasbourg qui coïncidaient avec celui des usagers.

L'intervention des usagers se fit particulièrement sentir en 1923, lors de l'occupation de la Ruhr ; Strasbourg était émue par l'interruption des livraisons. La lettre que les négociants de Strasbourg adressèrent à la Chambre de Commerce, le 28 mars 1923, fait connaître leurs revendications. Ils insistent sur les besoins de leurs chantiers, dont la charge de location est évaluée à 150.000 francs par mois

à manutentionner, pour utiliser tout au plus, disent-ils, 60 % de la capacité de leurs installations.

Vers 1924, des négociants de Strasbourg parvinrent à concurrencer le charbon anglais à Rouen et à la Rochelle. Le prix de vente de l'O.H.S., qui permettait de telles anomalies, était sans doute fort bas ; mais en même temps, il était démontré que le tonnage importé par Strasbourg excédait les besoins locaux. Le Ministère des Travaux Publics réduisit alors le contingent à 100.000 tonnes par mois. Ce chiffre servit également de base à la convention d'Essen. Rappelons que celle-ci accorde une prime directe de 1,20 marks par tonne acheminée par le Kohlensyndikat vers l'Alsace.

VII. — LES VOIES DE COMMUNICATION

BIBLIOGRAPHIE

- Albert HOUPERT. — La Moselle navigable. Metz, 1932.
- CONTAMINE. — Metz et la Moselle de 1814 à 1870.
- Rapports de l'ingénieur des mines de 1859, 1866, 1867, 1868. Manuscrits.
- Annuaire de l'association des maîtres des forges de Lorraine et de l'association minière d'Alsace et de Lorraine. 1923-1933.
- LAFFITTE-LAPLACE. — L'économie charbonnière de la France. Paris. 1933.
- Rapports du service des mines sur la situation de l'industrie minière dans le département de la Moselle. 1920-1933.
- Statistik über den Verkehr auf den Wasserstrassen in Elsass-Lothringen. 1880-85, 1886-90, 1891-95, 1896-1900, 1901-1905, 1906-1908, 1909-1916.
- Otto FÖHLINGER. — Geschichte der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und ihres Transportverkehrs.
- SCHRÖDTER (E.). — Die Kanalisierung der Mosel.
- EICHELMANN. — Die Wasserstrassen in der elsäss-lothringischen Volkswirtschaft.
- CAPOT-REY. — La région industrielle sarroise. 1934.
- Saarwirtschaftszeitung. — Numéro du 22 février 1935
- Dr. CARTELLIERI. — Der Saar-Pfalz-Kanal. Sonderdruck aus Heft 10-1933 der « Zeitschrift für Binnenschifffahrt ».
- Journal Officiel. — 1^{er} octobre 1919. Note au sujet du transport sur les canaux et rivières du Nord et de l'Est. Dreyfus, directeur de la navigation et de l'aménagement des eaux.
- 9 septembre 1919. Note du directeur de la navigation.
- Carte et panorama des mines et des usines du bassin métallurgique et minier de la Moselle.
- Carte de l'embranchement particulier de « Sarre-et-Moselle » à Merlebach et à Béning (1)

(1) Ces deux cartes ont été très aimablement mises à ma disposition par M. Bouvet, ingénieur au chemin de fer, à Metz, à qui je tiens à exprimer ma très vive gratitude.

L'établissement de voies de communication judicieuses est absolument indispensable au progrès de l'industrie ; une industrie qui ne serait pas desservie par des voies de communication commodes et nombreuses serait condamnée à la médiocrité ; dès qu'elle chercherait à en sortir pour étendre son marché, elle risquerait d'accumuler des stocks qu'elle ne saurait écouler ; aussi, prise entre le dilemme : apoplexie — médiocrité, elle n'en peut sortir que par la construction de voies de communication vers les marchés éventuels, et la diminution des tarifs de transport dès que la concurrence apparaît sur ces marchés. Le progrès une fois amorcé, la production en pleine croissance, cette industrie ne devra pas relâcher sa vigilance, mais au contraire elle devra veiller à tout instant à la localisation géographique de ses marchés et à la construction des canaux, des chemins de fer ou même des routes nécessaires. Il y a ainsi une constante implication entre le développement de la production, la recherche des marchés et la construction des voies de communication. A propos des houillères lorraines, nous verrons l'évolution du réseau des voies de communication ; puis nous examinerons l'état actuel des chemins de fer en question et des voies navigables. Nous n'aurons rien à dire au sujet des routes, dont l'importance en la matière est absolument négligeable, et qui ne concernent que la consommation directement locale.

I. — HISTORIQUE

On connaît l'importance de la Moselle au point de vue de l'économie du département, et notamment du transport de la houille et du minerai, avant la construction du canal

des houillères et des principales voies ferrées du département. Pour la descente de la rivière, le principal appoint venait du minerai d'Hayange, embarqué au port d'Uckange, à destination des forges de la Quinte, au-dessous de Trèves ; de 1823 à 1833, ce transport de minerai atteignit 700.000 kgs., sur 2.000.000 qui représentent la totalité des transports à la descente. A la remontée, nous trouvons les houilles sarroises qui après avoir descendu la Sarre jusqu'à la rencontre de la Moselle à Conz, remontaient vers Sierk, Thionville, Uckange, Metz, Pont-à-Mousson, et parfois au delà ; de 1823 à 1833, ces houilles représentent 27.000.000 kg. (total des transports, à la remontée : 31.000.000 kg). (Albert Houpert : « La Moselle navigable ». Le Masson et Le Joindre : « Notice sur le système et les résultats des travaux adaptés pour l'amélioration de la navigation de la Moselle », 1838).

D'ailleurs la Moselle était bien insuffisante pour pouvoir transporter tous les charbons venant de Sarrebrück et des environs ; des transports par route existaient également. La construction de voies ferrées s'imposait avec force. Vers le milieu du XIX^e siècle, la ligne Metz-Bénings-Sarrebrück va joindre le bassin houiller sarrois à Metz, d'où les charbons vont remonter vers Uckange et Thionville. Les lignes de Metz-Rémilly et Rémilly-Saint-Avoid sont ouvertes le 24 juillet 1851 ; Saint-Avoid-Forbach, le 16 novembre 1851 ; Forbach-Styring-Wendel, le 16 novembre 1852. Enfin Metz sera réunie à Thionville par fer le 16 septembre 1859. En 1859, le total des importations de houilles sarroises vers notre département atteint 1.000.000 tonnes, et la seule voie ferrée de Forbach finit par en transporter 900.000 tonnes. En 1860, la rivière, vivement concurrencée par la voie ferrée, n'amenait plus en France que 6.000 tonnes le charbon sarrois ; son importance sera pratiquement réduite à néant au point de vue charbonnier lorsque, en 1866, le canal des Houillères sera ouvert au trafic. L'importance de la Moselle subsistait néanmoins

pour le transport du minerai de fer ; aussi les métallurgistes de la région de Metz-Thionville insistèrent-ils pour la construction d'un canal latéral de la Moselle de Frouard à Metz ; le Conseil Général de la Moselle appuya leur demande en 1860, mais admit qu'éventuellement on pourrait remplacer ce canal par une correction du cours de la Moselle, soit par un système de barrages mobiles avec écluses pour relever le plan d'eau de la rivière, afin d'éviter l'échouement des péniches ; les ingénieurs semblaient même préférer cette seconde solution. Les industriels riverains s'empressèrent d'offrir à l'Etat un prêt de 5 millions, mais le Ministre hésita à s'engager dans cette voie qui risquait de multiplier les grands travaux et de lui en faire perdre le contrôle. Néanmoins, les ports de Brest et du Havre ayant obtenu l'autorisation de contracter des emprunts pour l'exécution de grands travaux, avec promesse d'amortissement de la part de l'Etat, le Conseil Général de la Moselle reprit son projet, voulant même prolonger le canal de Metz à Thionville. Le ministère fit une opposition assez molle et, finalement ; la loi du 30 juillet 1867 admit le principe de la canalisation de Frouard à Thionville. La Caisse des Dépôts et Consignations offrit de faire les fonds de l'emprunt en 7 annuités, tandis que les remboursements de l'Etat devaient s'échelonner de 1870 à 1881. Les travaux, rapidement entamés, furent à peu près terminés entre Frouard et Ars vers 1870. Un pont était en construction entre cette dernière localité et Jouy-aux-Arches, dont les piles avaient été utilisées pour l'installation économique d'un barrage. L'autorité allemande se refusa à construire la section entre Metz et Thionville, après 1870 ; ces travaux ne furent menés à bonne fin qu'après le retour de la Moselle à la France, de 1929 à 1932, sur des plans répondant mieux aux besoins modernes .

Mais la voie de Sarrebrück à Metz intéressait surtout les houillères sarroises ; et la canalisation de la Moselle les industries métallurgiques. Les charbonnages mosellans

durent lutter, dès qu'ils purent espérer une extraction régulière, pour obtenir des voies ferrées destinées au transport de leurs combustibles. Ainsi, le rapport du service des mines de 1859 estime que :

« Si de nouvelles voies de transport n'étaient pas projetées, un chemin de fer s'embranchant à Cocheren, sur la ligne de Forbach à Metz, et passant par les houillères de Merlebach, l'Hôpital, Carling et Falk, suffirait pour créer à la houille française un débouché en concurrence avec celle de Sarrebruck. Cet embranchement aurait une longueur de 20 kilomètres jusqu'à Falk, ou de 14 kilomètres, en comptant à partir de Carling, qu'on peut considérer comme le centre des exploitations françaises. Je ne tiens pas compte ici de la concession de Schenecken ; les deux puits à Petite-Rosselle sont déjà reliés avec la ligne de Forbach par un chemin de fer à traction de chevaux, le troisième puits de Sainte-Stéphanie est placé sur la ligne de Forbach. De Cocheren à Sarrebruck, centre du Bassin prussien, la distance est de 15 kilomètres. La houille française se trouverait donc sur le rapport des transports, dans les mêmes conditions que sa rivale, et elle serait encore protégée par le droit d'entrée de 1 fr. 10. »

L'embranchement fut construit (1866), mais à partir de Béning, et non de Cocheren ; et il joignait à Béning, Merlebach, l'Hôpital et Carling ; il diminuait d'environ 1 fr. 20 le transport des houilles vers Saint-Avold et facilitait le transport aux mines des matériaux nécessaires.

En 1864, on avait modifié le chemin de fer qui unissait Sainte-Stéphanie et Petite-Rosselle à la gare et à l'usine de Stiring ; avant ce remaniement, les wagons venant par pente de Rosselle et de Sainte-Stéphanie se réunissaient sur un petit plateau dominant l'usine vers laquelle ils descendaient ensuite par un plan auto-moteur ; désormais, un chemin de fer nouveau fut construit, allant en pente de ce petit plateau à Sainte-Stéphanie ; la production toute entière se dirigeait désormais vers la vallée avec les locomotives.

Vers 1867 et 1868, l'entreprise de Wendel, en plein essor, construit deux nouveaux embranchements :

1° Un chemin de fer à grande section destiné à relier les puits de Wendel au quai d'embarquement de Saint-Charles, d'une longueur de 2.116 mètres ;

2° Un embranchement joignant le nouveau puits Vuillemin, à 385 mètres à l'ouest du puits Wendel, au chemin de fer des puits Wendel à Saint-Charles.

Mais ces travaux étaient de petite envergure et ne concernaient que l'organisation d'une entreprise. On prévoyait également la construction de voies destinées à assurer le transport des houilles à de grandes distances, voies qui concernaient d'ailleurs aussi bien le bassin sarrois ; les frais de ces constructions de grande envergure étaient assurés, bien entendu, par les services publics.

On ne reprit jamais l'ancien projet d'un canal des salines, mais on proposa la construction d'un canal des houillères, dont le projet fut soumis au Conseil Général, à Metz, en 1853. Sarreguemines en tirerait un grand profit, attendu que le canal s'amorcerait en cette ville ; aussi le député Geiger, de Sarreguemines, se montrait-il fougueux partisan du projet. Le gouvernement prévint l'octroi annuel d'un crédit de 1 million. La guerre d'Orient vint interrompre les projets ; toutefois le Préfet de la Moselle et les Chambres de commerce de Metz et de Saint-Dizier continuèrent leur campagne ; une société se forma à Mulhouse, composée des plus grands industriels alsaciens : Schlumberger, Dollfuss, Koechlin.

Par contre, la compagnie de l'Est, qui avait tout intérêt à éviter la construction de ce canal, proposa de construire une voie ferrée de Cocheren à Sarrebourg avec embranchement sur Sarreguemines. Elle estimait que, dans la construction de voies de communication nouvelles, on ne devait pas tenir compte exagérément des houillères, dont la production n'avait atteint que 26.000 tonnes en 1858 ; elle ignorait volontairement par là même les études préliminaires qu'il a fallu faire pour s'assurer de l'existence du combustible et les travaux et dépenses nécessaires pour foncer un puits dans le grès des Vosges ; enfin elle estimait que la ligne d'Uckange à Cocheren et Sarrebourg pour-

rait constituer une partie de la ligne de Lille à Strasbourg qu'on se proposait de construire. Bref, trois projets de construction furent mis en avant :

1° Chemin de fer de Cocheren à Sarrebourg avec embranchements sur Dieuze et sur Sarreguemines, et subsidiairement de Hayange à Niederbronn ;

2° Canal de la Sarre, de Sarreguemines à Gondrexange, avec embranchement sur Dieuze ;

3° Chemin de fer de Cocheren à Haguenau, en passant par Sarreguemines, Bitche et Niederbronn. A Haguenau, cette ligne rencontrerait la voie Haguenau-Wissembourg, achevée en 1855.

En refusant le premier projet, les deux derniers devaient être exécutés simultanément, le canal devant servir au transport de la houille, tandis que la ligne de Cocheren à Haguenau serait le prolongement de la ligne directe de Lille à Strasbourg. Le premier projet remplirait au contraire le double but indiqué ci-dessus.

Les intérêts des consommateurs et ceux du bassin houiller mosellan étaient identiques, car il est évident que tout tracé qui ne permettait pas aux houillères françaises de faire une concurrence efficace aux charbons prussiens, tournerait aussi au détriment des consommateurs. Les frais de transport venant à diminuer, le Gouvernement prussien, en l'absence de toute concurrence, élèverait son prix de vente, ainsi qu'il l'avait déjà fait depuis plusieurs années à mesure que les chemins de fer lui servant de débouchés furent construits. L'intérêt du consommateur exigeait donc que le bassin de la Moselle puisse entrer en concurrence avec le bassin sarrois, et même si les frais de transport pour arriver à ce but devaient être un peu plus élevés, le consommateur regagnerait cet excédent largement par le prix de vente sur la Mine.

Examinons quelle était la situation faite au bassin houiller de la Moselle par chacun des tracés :

1° Canal de Sarreguemines à Gondrexange.

On prévoyait que la longueur totale du canal serait de 100 kilomètres, en y comprenant l'embranchement de Dieuze et la partie de la Sarre à canaliser depuis Sarreguemines jusqu'à Sarrebruck. Le gouvernement prussien avait projeté de construire un canal latéral de Sarreguemines à Sarrebrück avec des embranchements jusque devant les mines de houille. Dès lors la question se posait ainsi : Le transport par canal (vers 1859) coûte en moyenne 2 centimes par tonne et par kilomètre ; il est probable que le gouvernement prussien ne ferait pas payer de droit à ses charbons sur la section du canal joignant Sarrebrück à Sarreguemines. La distance moyenne des mines prussiennes jusqu'à Sarreguemines par le canal projeté peut être évalué à 30 kilomètres, le transport coûtera donc 0 fr. 60 ; en y ajoutant les 1 fr. 10 d'entrée, le charbon prussien arrivera à Sarreguemines grevé de 1 fr. 70.

On estimait que pour permettre l'accès du charbon lorrain au canal des houillères, il serait de toute nécessité de construire, de Carling à Sarreguemines un chemin de fer qui aura 30 km. de long ; le tarif sur ce petit tronçon ne pourra pas être moindre de 6 centimes, soit pour la tonne 1 fr. 80 jusqu'à Sarreguemines. A cette somme, il faut ajouter 0 fr. 40 pour frais de gare à l'arrivée et au départ, plus 0 fr. 75 pour transbordement du chemin de fer sur le canal. La houille française sera donc, sur le canal de Sarreguemines, grevée de 2 fr. 95, soit en faveur de la houille prussienne 1 fr. 25. En ajoutant à cette somme la différence entre le prix de revient des deux houilles, on comprendra aisément que les charbons français ne pourraient lutter contre la concurrence sarroise. Ce projet était donc à rejeter.

2° Chemin de fer de Cocheren à Sarrebourg.

La Compagnie de l'Est s'était engagée à transporter la houille au tarif de 0 fr. 04 par tonne et par kilomètre par la ligne de Cocheren à Sarrebourg, sur des points tels que Mulhouse, Cernay et Thann, c'est-à-dire pour les grandes distances. On prévoyait que la ligne de Cocheren à Sarrebourg jusqu'à la jonction avec la ligne principale, serait de 60 kilomètres, en passant par Puttelange ; de Cocheren à Carling et à Sarrebrück, les distances seraient les mêmes ; les charbons français et prussiens se trouveraient donc sur un pied d'égalité à leur arrivée à Strasbourg, sauf la protection de 1 fr. 10 de droits d'entrée en faveur du charbon français, et qui suffit pour compenser la différence entre les prix de revient. Dans l'intérêt du bassin de la Moselle, le chemin de fer devait donc être préféré au canal.

Quels étaient les avantages et les inconvénients de chacun des deux projets pour les principaux centres de consommation ? Sur le canal, nous pouvons admettre des frais de transport de 2 centimes par tonne et par kilomètre, plus 0 fr. 005 de droit de navigation, soit en tout, 0 fr. 025 par kilomètre. Il n'existait pas de droit de navigation sur le canal de la Marne au Rhin ; mais l'Etat, estimait-on, s'il construisait le canal des houillères à ses frais, établirait nécessairement comme pour les autres canaux de France, un droit de 1/2 centime, qu'il étendrait alors probablement aussi au canal de la Marne au Rhin. L'absence de tout droit de navigation pour le canal des houillères, qu'on avait déjà appelé un canal prussien, aurait certainement soulevé des protestations fondées de la part des exploitants du centre de la France. Si au contraire on ne construisait pas le canal des houillères, il est probable qu'on n'établirait pas de droit sur celui de la Marne au Rhin, comme par le passé. La Compagnie de l'Est avait déjà proposé le tarif de 4 centimes pour les longs parcours, mais il est évident que tôt ou tard ce tarif devrait être appliqué, indistinctement,

à toute distance ; nous admettrons donc dans les explications qui suivent 4 centimes par tonne et par kilomètre.

La houille en arrivant à Sarrebourg pourra être transportée plus loin, soit par le canal de la Marne au Rhin, soit par le chemin de fer dont la construction était prévue ; si au contraire le canal des houillères était adopté, il n'y aurait pas de transbordement à Sarrebourg. Dans les trois cas prévus, voici quels auraient été les prix de transport pour les principaux centres de consommation.

Pour Mulhouse, une tonne de houille depuis Sarrebrück aurait coûté :

1° par les canaux : 263 km à 0 fr. 025	6,58
2° par le chemin de fer de Cocheren à Sarrebourg et à Mulhouse : 237 km à 0.04	9.48
3° par le chemin de fer jusqu'à Sarrebourg, et de là par le canal :	
Chemin de fer 81 km à 0.04	3.24)
Canal 163 km à 0.02	3.26)
Transbordement	0.75) 7.25

Ainsi dans le cas des transports entièrement par chemin de fer, la différence en faveur du canal est de 2 fr. 90, et dans le cas de transports mixtes, elle n'est que de 0 fr 67.

Pour Strasbourg, les prix auraient été les suivants :

1° par les canaux : 163 km à 0.025	4.075
2° par le chemin de fer de Cocheren à Sarrebourg et à Strasbourg : 144 km à 0.04	5.76
3° par chemin de fer et canal :	
chemin de fer : 81 km. à 0.04	3.25)
canal : 63 km. à 0.02	1.26)
transbordement	0.75) 5.25

La différence en faveur du canal était donc de 1.09 pour les transports par chemin de fer et de 1.17 par transport mixte.

Ces différences étaient-elles suffisantes pour faire préférer le transport par canal à celui par chemin de fer ? L'ingénieur des mines Barré estimait que sous le rapport de l'économie industrielle les chemins de fer ont de grands avantages sur les canaux. « Ces derniers sont soumis à des chômages pendant l'hiver, de là la nécessité de faire des approvisionnements qui entraînent une augmentation de fonds de roulement, sans compter les déchets et la moins-value de la houille emmagasinée. Pendant ces longs trajets de la navigation la houille subit des déchets considérables. Le chemin de fer, au contraire assure au consommateur un approvisionnement presque journalier, il les soustrait aux grandes variations de prix provoquées par les chômages de la navigation et par les spéculations qu'elles entraînent après elles ; il leur permet de se mettre en relation immédiate avec l'exploitant qui peut leur livrer journellement par wagons de 5 tonnes, au lieu d'expédier par bateaux de 200 tonnes. D'ailleurs les faits viennent ici à l'appui des assertions. Aujourd'hui le charbon livré à Strasbourg peut, à partir de Frouard, rester sur le chemin de fer ou prendre le canal de la Marne au Rhin ; pourtant Strasbourg a reçu en 1858 environ 7.000 tonnes par le canal et 8.431 tonnes par le chemin de fer, quoique la différence des frais de transport, en faveur du canal, soit de 3 fr. 55 et on a vu d'après la nouvelle ligne qu'elle n'était plus que de 1 fr. 69 ».

Vers 1860, Mulhouse et ses environs consomment par an, en moyenne 180.000 tonnes de houille, dont 20.000 seulement viennent du bassin de Sarrebrück ; 28.000 du bassin bavarois, et le reste, c'est-à-dire 132.000 tonnes des houillères françaises de Ronchamp et de Saint-Etienne. Il est évident d'après cela que Mulhouse n'avait pas un grand intérêt à la construction des voies projetées ; tout au plus

demanderait-elle la suppression des droits de navigation sur le canal du Rhône au Rhin. D'ailleurs il ne faut pas s'exagérer l'importance de la valeur du combustible pour les industries de Mulhouse ; c'étaient en grande majorité des filatures et des ateliers de construction ; pour les premières, le combustible entraît, à peu près, pour 2 à 3 % dans la valeur du produit ; pour les seconds il y concourait pour 5 % environ. En préférant le canal projeté au chemin de fer de Cocheren à Sarrebourg, l'économie de transport aurait été de 13,5 % environ de la valeur du combustible, ou de 3 à 8 millièmes de la valeur du produit fabriqué, et l'acheteur n'en aurait d'ailleurs pas profité. Quoiqu'il en soit, sur les 20.000 tonnes provenant de Sarrebrück, plus de 5.000 avaient été apportées par chemin de fer et 15.000 environ par le canal depuis Frouard, quoique la différence de transport en faveur du canal fut de 3 fr. 35. Etant donné que la construction du chemin de fer de Cocheren à Sarrebourg aurait réduit cette différence à 2 fr. 90, on aurait sans doute préféré le transport par chemin de fer à Mulhouse.

Les établissements industriels de la Meurthe et des Vosges demandaient la construction du chemin de fer de préférence à celle du canal. La fabrique de glaces de Civey faisait transporter des charbons par le chemin de fer jusqu'à Avricourt. Transportés par celui de Cocheren à Sarrebourg, ou par le canal des houillères, elle les aurait pris à Gondrexange. La différence en faveur du canal, avec les bases précédemment admises, aurait été de 1 fr. 49. Pour les cristalleries de Baccarat et tous les établissements de la vallée supérieure de la Meurthe, l'économie en faveur du canal était négative ; elle était, au contraire, de 1 franc en faveur du chemin de fer, car avec le chemin de fer on pouvait charger en voitures à la gare d'Avricourt, tandis qu'avec le canal, il fallait chercher la houille au port d'Enville.

En résumé, on peut conclure que pour les consomma-

teurs eux-mêmes l'économie de frais de transport par le canal n'était pas suffisante pour compenser les inconvénients de la navigation. Ainsi, en 1858, 150.000 tonnes de houille furent dirigées de Frouard vers l'Est et sur cette quantité 32.000 seulement ont été transportées par le canal de la Marne au Rhin, dont 27.000 sont arrivées jusqu'à Strasbourg, tandis que le chemin de fer a transporté jusque dans cette ville plus de 63.000 tonnes. Le chemin de fer a donc été préféré pour la grande majorité des expéditions, quoique les différences de frais de transport fussent bien plus fortes qu'elles ne le seraient avec le chemin de fer de Cocheren à Sarrebourg, en faveur duquel se prononçait l'ingénieur des mines Barré.

3° Chemin de fer de Cocheren à Haguenau (par Sarreguemines et Bitche).

Nous savons déjà que ce tracé s'avérait inférieur au précédent au point de vue des consommateurs en général et au point de vue de nos charbonnages. La distance de Cocheren à Strasbourg était la même, qu'on passe par Sarrebourg ou par Haguenau, seulement le tracé par Bitche et par Haguenau laissait tout à fait de côté les établissements industriels de la Meurthe et des Vosges. Avec le chemin de fer de Sarrebourg, les industriels pourraient faire décharger leur houille sur le canal à Gondrexange, et économiser sur 63 kilomètres la différence des frais de transport par canal et chemin de fer ; tandis qu'avec le tracé par Haguenau les charbons devaient forcément parcourir par chemin de fer les 143 kilomètres qui séparent Cocheren de Strasbourg.

Notons d'ailleurs que les partisans du tracé de Cocheren à Haguenau préoyaient en général la construction du canal des houillères, les deux projets formant bloc. Le canal servirait pour le transport des houilles et le chemin de fer de Bitche serait le dernier tronçon de la ligne directe de Lille à Strasbourg. On faisait remarquer que le tracé par

Bitché et Haguenau permettait de raccourcir de 50 kilomètres environ la distance de Londres à Constantinople ou aux Indes, au moyen d'un embranchement partant d'Haguenau, traversant le Rhin près de Rastadt et se soudant dans cette ville au réseau badois. « Je ne sais si la ligne de Lille à Strasbourg est destinée à devenir la ligne de Londres aux Indes, mais ce ne sera certainement pas un parcours de 50 kilomètres de plus qui pourra l'empêcher de le devenir, si telle est sa destinée ; et de plus, je pense que le Gouvernement se décidera difficilement à construire, vis-à-vis de Rastadt, un second point fixe à 40 kilomètres environ en aval de celui de Kehl » (Barré).

Les établissements industriels que cette ligne devait desservir étaient les verreries de Saint-Louis, Götzenbrück, etc. et les usines de Niederbronn. Les verreries de Saint-Louis et Götzenbrück étaient éloignées au moins de 12 kilomètres de la station la plus rapprochée du tracé projeté, et à 32 kilomètres en moyenne de Sarreguemines par voie de terre. Ces établissements payaient la houille 35 fr. par tonne et le bois 3 francs le stère ; en construisant l'embranchement de Cocheren à Sarreguemines, la houille ne leur reviendrait plus qu'à 27 francs. Avec de tels prix, ces verreries auraient encore été dans de bien meilleures conditions que leurs concurrents de la Meurthe. D'ailleurs, l'emploi de la houille était très restreint dans ces établissements qui préféraient le bois. Les cristalleries de Saint-Louis ont consommé en 1857, 27.000 stères de bois, et seulement 3.738 tonnes de houille ; il n'y avait donc pas dans ce débouché de motifs suffisants pour la construction du chemin de fer, d'autant plus que ces usines étaient déjà reliées à Sarreguemines par une grande route.

Le besoin en combustible minéral de Niederbronn était restreint ; ses usines faisaient déjà venir de l'étranger plus de la moitié du minerai qu'elles employaient. L'usage du charbon de bois, fourni par les forêts des Vosges toutes proches, était beaucoup plus rationnel. Les forges

de Mouterhouse consommaient en partie de la houille, mais le tracé projeté ne pouvait leur être d'aucune utilité : il passait dans la vallée de Falkenstein, et Mouterhouse est situé au fond des Vosges, dans celle de la Zinzel ; probablement il y aurait eu avantage à prendre de la houille à Niederbronn pour la faire remonter de là à la vallée de la Zinzel.

Sous le rapport des débouchés et de l'intérêt de la grande majorité des consommateurs, le tracé par Sarrebourg était donc de beaucoup préférable à celui par Bitche ou par Haguenau.

Mais les industriels alsaciens ne cédèrent pas, et ils obtinrent une loi décidant la construction de la nouvelle voie navigable (mai 1860). De Geiger télégraphia aussitôt à Sarreguemines. Les industriels du Haut-Rhin firent l'avance des fonds à l'Etat. Le canal s'embrancha sur la Sarre, un peu au Nord de Sarreguemines, puis se dirigea vers le Sud, tantôt en Moselle, tantôt dans le Bas-Rhin, pour opérer enfin sa jonction avec le canal de la Marne au Rhin. En mai 1866 les travaux étaient terminés.

D'autre part le tracé du chemin de fer de Cocheren à Haguenau avait été modifié, Cocheren ayant été remplacé par Béning. On ouvrit le 19 décembre 1864 le tronçon Haguenau-Niederbronn, le 16 décembre 1865 le tronçon Sarreguemines-Béning, enfin le 8 décembre 1869 le tronçon Nilderbronn-Sarreguemines. En 1864, on avait construit la ligne Strasbourg-Réding, sur laquelle vint se greffer la ligne Sarreguemines-Strasbourg, à Mommenheim (1895).

Cependant il s'agissait aussi d'assurer la liaison du bassin houiller avec l'industrie métallurgique de Thionville-Hayange. Aussi relevons-nous dans le rapport de l'ingénieur des mines de 1859 :

« Les consommateurs du nord-ouest de la Moselle réclament une ligne directe vers l'ouest, et venant se relier à Uckange, ou en un autre point de la ligne de Thionville avec le chemin de fer des Ardennes. Cette ligne partirait de

Cocheren, traverserait le bassin de la Moselle et en se soulevant à Uckange à la ligne de Thionville, elle aurait une longueur de 49 kilomètres à partir de Carling, tandis que par le parcours actuel par Metz, la distance est de 105 kilomètres. Cette ligne offrirait de grands avantages aux usines d'Hayange, et permettrait à la houille française d'alimenter les usines à fer qui ne tarderont pas à se créer dans les environs de Longwy pour le traitement du minerai oolithique. Avec le transport actuel, elle ne pourrait pas soutenir la concurrence avec la houille belge dans tout le rayon de Longuyon à Longwy (1). Cette voie ouvrirait donc un nouveau débouché pour la houille de la Moselle, sans compter les usines qui ne tarderaient pas à se créer entre Metz et Uckange. Des études préliminaires ont déjà été faites pour la ligne de Cocheren à Uckange, et la dépense a été évaluée à 16 millions pour 63 kilomètres, soit en moyenne 254.000 francs par kilomètre ».

Le projet d'Uckange-Cocheren ne fut jamais exécuté ; il fut remplacé par la ligne Voelklingen-Thionville, dont les fragments sont du 1^{er} avril 1880, du 1^{er} avril 1881, du 1^{er} avril 1883 et du 1^{er} juin 1884. Entre Hargarten et Creutzwald, cette ligne rencontre la voie Metz-Boulay- Hargarten-Creutzwald.

II. — TRANSPORTS PAR VOIE FERRÉE

Il ne saurait être question d'étudier tous les trajets parcourus par les charbons lorrains avant leur arrivée à destination ; une telle étude très vaste, ne présenterait qu'un intérêt minime et risquerait fort d'être, sur certains points tout au moins, insuffisante ; en effet ces trajets se morcel-

(1) Vers 1859, le coke belge de Charleroi commence à apparaître vers la partie occidentale du département de la Moselle ; en 1864, il y figure pour 86.000 tonnes.

lent à l'infini à mesure qu'on s'éloigne du lieu d'extraction. Nous nous contenterons d'indiquer sommairement les voies ferrées situées à proximité des houillères, voies que le chemin de fer emportant les charbons au loin emprunte forcément.

Si nous considérons le tracé des voies ferrées, nous voyons que la région de Cocheren-Béning-Merlebach se trouve au pont de croisement de deux lignes, l'une de Sarrebrück à Rémilly, et, par delà Rémilly, Metz^o; l'autre de Thionville à Sarreguemines, et au delà de Sarreguemines, l'Alsace. Ces deux lignes délimitent quatre directions :

1^o La ligne Béning-Rémilly, par Hombourg-Haut, Saint-Avold, Téting, Faulquement, Mainvillers, rencontre à Rémilly la voie de Metz à Strasbourg, tronçon de la ligne d'Ostende à Bâle ; puis elle arrive à Metz en passant par Sanry-sur-Nied, Courcelles-sur-Nied et Peltre. Au delà de Metz, elle part en direction de Paris.

Au nord de cette voie, une autre voie menant de Creutzwald à Metz, par Hargarten, Boulay, Volmerange, Condé-Northen, Landonvillers, Courcelles-Chaussy, Pange, rejoint la ligne Sarrebrück-Metz un peu avant Frontigny. Elle est intéressante parce que Creutzwald est la gare de La Houve. Par ces deux voies, le bassin houiller de la Moselle est mis en relation avec les départements de l'intérieur de la France.

2^o La ligne Metz-Béning continue vers l'est, et, par Forbach et Styring-Wendel, rejoint Sarrebrück. Ajoutons qu'au delà de Hargarten, la voie venant de Metz-Boulay, rejoint Wadgassen et Hostenbach, pénétrant dans le territoire de la Sarre. Ces voies, tout en transportant la houille lorraine, charrient, bien entendu, le charbon sarrois vers l'ouest.

3^o Vers le nord-est, la voie de Sarreguemines-Thionville passe, à partir de Béning, par Merlebach, l'Hôpital, Carling, Creutzwald, Hargarten, Teterchen, Brettnach,

Bouzonville, Freystroff, Ebersviller, Hombourg, Budange, Kédange, Metzervisse, Distroff, Kunzig, Basse-Yutz, avec deux embranchements vers Metz, s'amorçant, l'un à Hargarten, l'autre à Freystroff ; et deux vers la Sarre, se dirigeant l'un vers Vœlklingen, l'autre vers Dillingen. A Basse-Yutz, la voie de Sarreguemines-Thionville rencontre la ligne Metz-Ostende. Thionville est donc un centre de distribution du charbon, et notamment grâce aux voies suivantes : Thionville-Uckange-Hagondange-Mézières, fragment du Metz-Ostende ; Rombas-Rosselange-Moyeuvre-Grande, embranchement de la précédente voie ; Thionville-Florange-Hayange-Nilvange-Fontoy, avec embranchements vers Algrange-Baizenthal et vers Boulange-Aumetz-Audun.

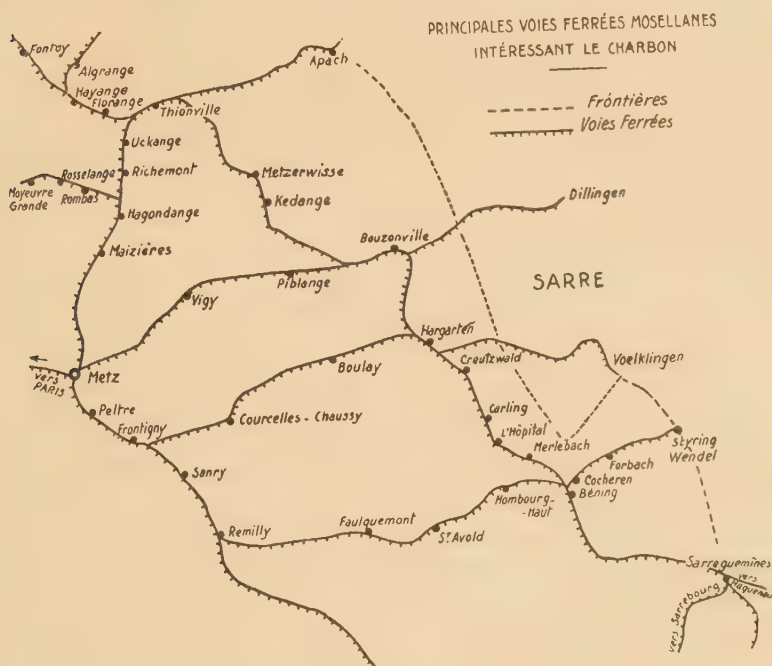
4° Vers le sud-ouest, la ligne venant de Thionville continue, après Béning, vers Farschwiller, Diebling, Hundling, Ippling, Welferding, Sarreguemines, et, plus loin, vers Bitche et Haguenau.

On remarquera qu'aucune voie directe ne joint la région houillère à Nancy, dont la distance à vol d'oiseau est de 70 kilomètres, alors qu'elle est de 110 kilomètres par chemin de fer.

De plus, la plupart des grands bassins miniers possèdent leurs embranchements particuliers pour se raccorder au réseau général ou pour atteindre la voie d'eau navigable la plus proche ; un des rares bassins qui fassent exception à cette règle est le bassin de la Sarre, où les mines ne possèdent pas de réseau propre parce qu'avant la guerre mines et chemins de fer appartenaient au même propriétaire, l'Etat prussien (sauf les mines de Hostenbach et de Frankelholz).

Les mines lorraines, par contre, possèdent toutes des embranchements particuliers. Les houillères de Petite-Rosselle possèdent 16 kilomètres de voie ferrée normale reliant les puits entre eux et aux gares de Stiring et de Cocheren, situées sur le réseau d'Alsace-Lorraine.

La longueur totale des voies propres à Sarre-et-Moselle est de 70 kilomètres. En particulier les mines de la société sont reliées au port de Remelfing par une voie ferrée appartenant pour partie à la société, pour partie au réseau d'Alsace-Lorraine, qui a loué cette dernière partie à la société. En outre, les divers puits sont reliés aux gares de L'Hôpital et de Béning ; ces deux gares sont traversées



par les voies du réseau d'Alsace-Lorraine et par celles de la société ; après la gare de Merlebach, elles passent entre les gares de Cuvelette et du nouveau Carreau, qui desservent divers puits : puits Cuvelette, puits Freyming, puits Vouters. Au delà de la gare du nouveau Carreau, une voie particulière mène aux gares de Barrois et de Reumaux (puits Reumaux), séparées par un tunnel. Cependant la ligne du réseau d'Alsace-Lorraine, toujours flanquée par le

gros des voies de la société, arrive en gare de Sainte-Fontaine ; puis, les deux séries de voies passent en gare de L'Hôpital, desservant les puits 1 et 2 ; elles longent le puits 3 avant de se séparer, la ligne du réseau de l'Etat filant vers Carling, où se trouve le puits 8, cependant que la ligne de la société va aboutir en gare du puits 6.

Les puits de La Houve sont reliés par un raccordement à voie normale à la gare de Creutzwald ; on y trouve une rampe de chargement de 500 mètres de long ; à la sortie de la gare se détache l'embranchement particulier de La Houve, parallèle aux voies du réseau d'Alsace-Lorraine. Cet embranchement, après s'être dédoublé, se sépare vers la droite des voies d'Etat, qui s'incurvent à gauche ; les deux voies de l'embranchement unique se joignent à nouveau, puis l'embranchement file à travers la forêt domaniale, parallèlement au chemin forestier, pour arriver aux sièges d'exploitation.

On voit l'importance considérable des voies ferrées pour les centres industriels en général ; pour l'industrie houillère mosellane, cette importance est encore accrue du fait de l'insuffisance des voies navigables et du petit nombre de transports de charbons par eau. Sauf quelques détails, ce réseau ferré est assez bien conçu relativement aux houillères mosellanes : le plus grave reproche qu'on puisse lui faire, c'est de ne relier notre bassin à Nancy que par des voies détournées ; d'autre part, conformément à un vœu émis par la Chambre de Commerce de Metz en 1923, le besoin se fait sentir à ce que « soit déclarée d'utilité publique une ligne à voie normale s'embranchant sur la ligne Metz-Sarrebrück à Béning pour aboutir à Bénestroff ». Un autre inconvénient, d'ailleurs indépendant du tracé des voies, réside dans l'irrégularité dans les arrivées des wagons. Ces divers facteurs, intervenant parallèlement à l'extraction des houillères, à la consommation et aux variations dans les tarifs, conditionnent et expliquent l'évo-

lution des transports par fer depuis la guerre que nous nous proposons de retracer très brièvement.

Dès décembre 1922, en pleine période de réorganisation des houillères, les transports subissent quelques lenteurs en raison du manque de wagons ; le même inconvénient se manifeste à nouveau dans la seconde moitié de l'année 1923 et surtout pendant les trois derniers mois ; il en résultait pour les houillères la nécessité de verser fréquemment aux stocks tout ou partie de leur extraction et de ralentir cette dernière, les installations de stockages étant insuffisantes ; ces irrégularités subsistent dans les premiers mois de 1924 pour cesser enfin en mars. En 1925, on met en service le nouveau raccordement du siège de Merlebach aboutissant directement en gare de Bénning. Vers 1927, la nouvelle orientation des ventes des charbons lorrains vers le sud incite les houillères à réclamer de nouveau avec insistance la création d'une ligne destinée à raccourcir les longueurs de transport en reliant directement le bassin houiller à la gare de Bénestroff, sur la ligne Metz-Strasbourg ; on diminuait ainsi la distance effective entre le bassin et Nancy de 20 kilomètres, ce qui permettrait d'étendre la zone de vente. L'importance de la dépense à engager (environ 40 millions de francs) ne permit pas de leur donner satisfaction. D'autre part, les tarifs (1) 7 et 107-207 applicables aux combustibles minéraux subissent de légères additions en ce qui concerne les houillères lorraines (diminution de 15 % sur les prix prévus au chapitre V pour les expéditions sur les réseaux de l'Etat et d'Orléans en destination de l'ouest de la France ; nouveau tarif pour l'alimentation des usines à gaz du littoral mé-

(1) On trouvera dans l'ouvrage de M. Robert Laffitte-Laplace des indications générales sur les tarifs (« L'économie charbonnière de la France). Nous en reproduisons ici l'essentiel. Les lois directrices en la matière sont les lois du 29 juin 1918, du 12 avril 1922, du 3 août 1926, du 29 février 1928, du 31 juillet et du 29 décembre 1929.

Tarifs courants. — Le tarif général applicable aux transports de houilles de toutes provenances, est le PV 7-107, barème 26. Les ex-

diterranéen ; nouveau tarif spécial destiné à favoriser l'envoi des houilles lorraines et sarroises vers la Suisse orientale et l'Autriche).

La mise en application, au 1^{er} juin, d'un chapitre II du tarif PV 29 prévoyant un régime de bonification des droits d'embranchement pour rames de wagons classés par les soins de la mine et remises à horaires fixes suivant les indications du réseau A.-L. amène les mines à reporter la formation et le triage des trains dans leurs gares particulières, qu'elle ont dû agrandir et perfectionner.

En 1928 et 1929, l'orientation nouvelle des ventes lorraines vers le sud s'affirme et persiste, malgré la concurrence des charbons étrangers venus par Strasbourg et des charbons français du Nord et du Centre ; la percée des Vosges permet notamment l'accès plus facile du charbon d'importation allemande vers le Sud-Est. A partir du 1^{er} août 1929, furent exonérés de l'impôt sur les transports par chemin de fer, en ce qui concerne la grande et la petite vitesse, les expéditions de marchandises en transit

expéditions en provenance directe des mines françaises ou de la Sarre bénéficiant d'un barème plus avantageux, celui du chapitre IV, que voici :

TAXE A LA TONNE POUR WAGONS DE 10 TONNES,
NON COMPRIS FRAIS DE GARE

DISTANCES EN KM.	BARÈME 26	CHAPITRE IV
100	5	5
200	8	7
300	11	9
400	12	11
600	15,50	14,50
800	19	18
Frais de gare	1,60	1,20

Le tarif du chapitre IV est à peine dégressif. La taxe kilométrique de base est uniformément 2 centimes pour les distances de 150 à 400 kilomètres ; elle n'est abaissée qu'à 1 fr. 75 entre 400 et 800 kilomètres, à 1 fr. 50 au delà de 800 kilomètres.

d'une frontière à l'autre, ainsi que les expéditions faites directement à destination d'un pays étranger ; ces dispositions favorisent nos expéditions vers l'Allemagne et vers la Suisse.

Dès 1928, les tarifs avaient subi un certain nombre de modifications :

Le 1^{er} mars 1928, on adopte un prix de base spécial vers Paris pour les expéditions par rames de 180 tonnes, abaissant par exemple pour 40- kilomètres le prix de transport de 57,50 à 49,80 ; ce tarif améliore la situation de nos charbons sur le marché parisien comparativement aux charbons d'importation anglais et polonais.

Le 5 mi 1928, on applique à la houille pulvérisée les dispositions spéciales du chapitre I (réduction à l'exportation de 25,30 % et 35 %).

Le 10 août 1928, on crée un nouveau chapitre 28 : barème spécial pour les envois par rames de 240 tonnes à destination d'une usine métallurgique des réseaux P.-O. et P.-L.-M. Ces réductions par rapport au chapitre 4, qui vont

Frais accessoires :

- 1) Frais de gare.
- 2) Droits d'enregistrement et de timbres de 2 fr. 95 par wagon, montant net de la majoration.
- 3) Frais d'embranchement au tarif de 0 fr. 85 de base, ou, avec la majoration, 6 francs par wagon.

Primes ou ristournes. — Les tarifs de base sont établis pour des expéditions par wagons de 10 tonnes. Des réductions sont consenties pour les envois par wagons de 20 tonnes ou par rame de plusieurs wagons :

3 % pour envois par wagons de	20 tonnes
4 % par rame de	120 tonnes
5 % par rame de	180 tonnes
6 % par rame de	240 tonnes
7 % par rame de	300 tonnes

La petite vitesse (chapitre xv) accorde des primes plus importantes encore pour les envois par trains complets, le tonnage exigé pour former un train complet variant d'ailleurs suivant les parcours. La

de 8 fr. 65 à 14.10, améliorent sensiblement la situation des houillères lorraines vis-à-vis des mines du Centre, en ce qui concerne les usines métallurgiques visées.

Le tarif P.V. 29-129 subit une modification intéressante le 18 décembre 1928, qui ne joue qu'en 1929 : les bonifications accordées aux expéditions de trains complets et classés sont étendues aux envois réguliers de trois trains au minimum par semaine (au lieu d'un train par jour) pendant une durée d'un mois.

Dans les années suivantes, ces dispositions ne subirent pas de modifications graves. Par contre, la mise en exploitation de la nouvelle ligne Thiaucourt-Lérouville, eut pour conséquence, à partir du 1^{er} juillet 1931, des réductions appréciables de frais de transport pour les envois acheminés via Pagny-sur-Moselle, sans passer par Nancy.

En ce qui concerne les tarifs internationaux, il faut signaler la mise en vigueur, le 1^{er} mai 1931, d'un nouveau tarif pour les transports des houilles lorraines ou sarroises vers l'Italie via Bâle, Chiasso, Pino ou Iselle. Ces nouvel-

réduction est de 10 %, plus 0,1 % par unité de 10 tonnes en sus de 300 tonnes.

Lorsque l'expéditeur a facilité le travail du transporteur en classant lui-même les wagons d'une même rame dans l'ordre de leur débranchement aux gares successives d'éclatement, le chemin de fer retourne à l'expéditeur une prime de classement dont le montant compense les frais d'embranchement dans le cas d'un train complet. Si le dégroupement des wagons se produit au delà de 350 kilomètres, les chemins de fer allouent en outre une prime de groupement.

Transports par wagons particuliers. — Lorsque le transport s'effectue non dans du matériel appartenant au réseau mais dans du matériel appartenant à l'expéditeur ou pris en location par lui (wagons particuliers) une ristourne supplémentaire est accordée sur le montant de la Taxe. Les transports en wagons particuliers ou matériel loué, se sont beaucoup développés au cours de ces dernières années. Il existe deux sociétés de location, une société de location de wagons de grande capacité (A.R.B.E.L.) et une société de transbordement au port de Strasbourg (S.T.A.P.S.).

Tarifs spéciaux et prix fermes. — Les tarifs spéciaux sont de véritables barèmes fonction de la distance, pour les envois dans une

les dispositions mettent le transport à 56 fr. 76 pour le transport Béning-Bâle par exemple. Prévues initialement jusqu'au 1^{er} août 1931 seulement, leur prorogation a été proposée jusqu'au 30 juin 1932. Elles ne sont du reste appliquées que par voie de détaxe, à condition que le total des expéditions mensuelles Moselle et Sarre dépasse 34.000 tonnes.

En 1932, interviennent diverses modifications des tarifs :

— Extension des dispositions des chapitres 7, paragraphes IV et II, paragraphe 1 du tarif 7/107 aux transports à destination de la gare de Pierrefitte-Stains, le 10 mars.

— Insertion le 5 juillet dans le même tarif d'un chapitre nouveau applicable au transport de combustibles minéraux en provenance de l'un des réseaux de l'Alsace-Lorraine et du Nord à destination d'une gare quelconque de la ligne d'Enghien à Montmorency.

— Modification intervenue le 17 septembre, de la tarification des trains complets^e : Tarif P.V. 7/107 (chapitre II paragraphe 1 pour le réseau A.-L. ; tarif P.V. 29/129, chapitre 13, section I, paragraphes I, II, III et section 2 b).

— Création le 8 août d'un nouveau chapitre 3 du tarif P.V. 7/107 comportant des dispositions spéciales pour les transports de houille de Cocheren à Sarralbe (embranchement de Rech).

— Extension le 17 mai au réseau d'Orléans de diverses conditions relatives à la prime de régularité réduite

direction donnée ou pour des trafics ayant un objet déterminé (transports de mine à mine). Les prix fermes s'appliquent plus particulièrement à des transports vers une gare donnée ; ils sont fermes parce qu'ils bloquent généralement en un seul prix la taxe kilométrique et les taxes diverses, et qu'ils sont les mêmes au départ de toutes les gares d'un même bassin.

prévue au P.V. 29/129, chapitre 13, section I, paragraphe II.

— Insertion le 29 mai au tarif P.V. 307, chapitre 3, d'un paragraphe II, concernant les transports de houille vers l'Algérie via Strasbourg-port.

En 1933, les modifications de tarif intervenues sont :

— Extension le 25 avril des dispositions des chapitres 7, paragraphe IV et II, paragraphe I du tarif 7/107 et du chapitre 7 paragraphe I, du tarif international 207 aux transports à destination de la gare de Bourget-Drancy.

— Insertion le 9 mai dans le tarif 7/107 d'un chapitre nouveau applicable au transport des combustibles minéraux d'une gare quelconque du chemin de fer A.-L. à une gare quelconque de la Ligne de Chauny à Saint-Gobain.

— Extension le 20 juillet des dispositions du chapitre 2, paragraphe I du tarif 7/107 aux envois de houille effectués à destination d'une gare quelconque sur les lignes d'Etival à Senones et de Senones à Moussey.

— Extension le 5 août au chemin de fer de la vallée de Kaisersberg des prix des barèmes prévus aux chapitres 1 et 2, paragraphe I du tarif 7/107 et aux chapitres 1 et 2 du tarif international 207.

En 1933, par application des dispositions du chapitre 2 du tarif P.V. 29.129, le réseau A.-L. ristourne aux houillères, pour le classement des wagons sur leurs embranchements, les redevances ci-après :

Sarre-et-Moselle	Gare de Béning	Frs 277.163 30
	Gare de Creutzwald	106.288 60
Petite-Rosselle	Gare de Stiring-Wendel	48.911 55
	Gare de Cocheren	155.203 35

Total Frs 588.267 »

En 1934, signalons simplement la mise en vigueur, le 16 novembre, du § 2 du chapitre 3 du tarif 7/107, com-

portant l'application d'un prix ferme de 1 fr. 20 par tonne (frais de gare compris) aux expéditions de houille par rames de 120 tonnes de Béning à Creutzwald ou inversement.

La moyenne mensuelle des expéditions par les diverses gares dans les dernières années se chiffre ainsi (en tonnes) :

Gares	1929	1930	1931	1932	1933
Béning	151.522	128.409	147.504	139.883	134.813
L'Hôpital	59.634	46.676	8.771	27.475	28.127
Creutzwald	54.792	39.623	40.248	37.446	47.988
Cocheren	111.960	82.258	98.155	98.559	104.875
Stiring-Wendel	39.373	40.982	33.791	26.897	24.159
	417.281	337.948	328.469	330.260	339.962

Ce tableau traduit la diminution des transports après 1929, due à la crise ; d'ailleurs, après la chute très rapide de 1929, l'extraction se maintient à peu près au niveau atteint en 1930 pour remonter en 1933 et 1934. Afin de permettre aux houillères de concurrencer effectivement les charbons des autres régions, afin également de leur permettre de conserver leurs marchés à l'étranger, les chemins de fer doivent accorder des réduction de tarifs à nos transports de charbon ; ceux-ci en général constituent d'ailleurs de beaucoup l'élément principal du trafic des chemins de fer en France.

Mouvements des combustibles minéraux

(trafic brut en 1929)

	Tonnes	Tonnes	%
Grands réseaux :			
Etat	32.423.648	6.963.286	21,4
A.-L.	59.085.320	20.321.439	34,4
Nord	68.324.885	27.579.413	40,5
Est	62.712.606	12.162.822	19,4
P.-O.	23.840.397	4.422.201	18,6
P.-L.-M.	46.706.623	14.021.063	30,0
Midi	16.499.456	2.284.225	13,9
Ensemble des grands réseaux	309.592.935	87.754.339	28,3

Réseaux secondaires :

Somain à Anzin	7.592.955	6.253.148	82,5
Divers	1.591.403	529.850	33,3
Ensemble des réseaux secondaires..	9.184.358	6.783.001	74,0
Totaux généraux	318.777.293	94.537.456	29,7

La société de Sarre-et-Moselle, à elle seule, dans les années 1930, 1931, 1932 a fait transporter par fer, et vers les directions indiquées, les quantités de charbon ci-après (en tonnes) :

	1930	1931	1932
Alsace et Lorraine	644.240	637.406	787.911
Reste de la France	1.154.578	1.425.091	1.337.737
Luxembourg	23.800	18.740	22.090
Suisse et Italie	126.148	151.653	132.773
Sarre	83.360	103.457,5	120.924
Allemagne	158.895	183.977,5	207.952
Belgique	33.450	29.080	19.445
Autriche	3.760	4.500	1.580
Total	2.228.231	2.553.905 (y compris La Houve)	2.630.412

III. — TRANSPORTS PAR VOIE D'EAU

Les transports de charbon par voie d'eau passent d'abord par le canal des houillères qui rejoint à Gondrexange le canal de la Marne-au-Rhin. A Gondrexange, les transports destinés à la région parisienne et au delà partent vers l'ouest ; les transports destinés à l'Alsace, à l'Allemagne du sud ou à la Sarre partent vers l'est et rejoignent le Rhin. Quoi qu'il en soit, ce courant de charbon est charrié par le canal des houillères, qui, malgré son ancienneté, présente encore un incontestable intérêt économique. Rappelons pour mémoire et sans y insister que l'entreprise de

« La Houve » dispose d'un port d'embarquement sur la Moselle à Novéant, outre son port de Wittring, sur le canal des houillères ; toutefois l'importance du port de Novéant est très minime. Il a rendu quelques services immédiatement après la guerre ; mais, dès ce moment, le transport de Creutzwald à Novéant dépassant 15 francs et étant par conséquent prohibitif, la société de La Houve faisait la plupart de ses expéditions par eau grâce au port de Sarre-et-Moselle, sur le canal des houillères. Wittring ne fut ouvert qu'en 1926. Pratiquement, on peut considérer le canal des houillères comme la seule voie d'eau d'intérêt exclusif pour nos charbonnages.

Le canal comprend deux sections : la Sarre canalisée (32.800 kilomètres) et le canal proprement dit (63.400 kilomètres). De Bous (en Sarre allemande) à Sarreguemines, la rivière a été aménagée pour servir à la navigation ; les charbons de la Sarre allemande destinés à la France y passent ; le cours a été rectifié, les berges redressées, le lit approfondi et parfois déroché ; des barrages jumelés à des écluses établies sur des dérivations ont permis de réaliser une profondeur uniforme de 2 mètres dans le canal. En amont de Sarreguemines, où la vitesse du courant devient trop forte et le débit insuffisant, la rivière a été doublée par un canal qui se dirige d'abord, en gros, vers le sud-est, en passant par Remelting et Wittring, puis, vers le sud-ouest, vers Sarralbe, enfin se détache de la Sarre pour descendre vers Gondrexange en passant par les étangs de Mittersheim et de Stock et en poussant un embranchement vers Loudrefing. La profondeur, de 2 mètres, permet le passage des péniches de 280 tonnes. Mais il arrive que le canal, alimenté par les étangs de Stock et Mittersheim, souffre parfois du manque d'eau en été et au début de l'automne, surtout quand les écluses ont été nombreuses. De plus, les glaces interrompent la navigation pendant plusieurs semaines par an. Si l'on ajoute le temps consacré à l'entretien, c'est sur un chô-

mage minimum de deux mois qu'il faut compter tous les ans. Un défaut plus grave encore tient aux écluses du canal : sur les 27 qu'il comporte, 10 se pressent sur une distance de 2 kilomètres, entre Mittersheim et Stock ; il en résulte une indéniable lenteur dans les transports, d'autant plus que les écluses (38 m. 50 × 5 m. 20) ont juste les dimensions nécessaires pour laisser passer un bateau. La durée moyenne d'une éclusée étant d'une demi-heure (à une exception près, les écluses de la Sarre sont toutes manœuvrées à bras), la capacité de transport théorique du canal est limitée à 6.700 tonnes par jour, dans chaque sens. En fait, elle est bien inférieure, étant donnée que la navigation est d'ordinaire interrompue à la tombée de la nuit, et que les péniches ne sont pas toutes des péniches de 280 tonnes (en 1930, le tonnage effectif moyen a été de 252 tonnes à la descente et de 264 à la remontée). Les bateaux doivent pourvoir à la traction par leurs propres moyens ; quelques bateaux à moteur circulent déjà ; le plus grand nombre des mariniers reste pourtant fidèle aux chevaux, soit qu'ils en possèdent eux-mêmes un attelage, soit qu'ils en louent à des charretiers. Ce système fournissait jadis aux paysans des environs un supplément de ressources pour la mauvaise saison. Aujourd'hui, quelques charretiers besogneux sont seuls à le pratiquer ; ici, comme partout, les genres de vie se sont dissociés. L'extension au canal des houillères de la traction électrique éviterait beaucoup de perte de temps ; son installation est surtout une question de temps et de modalités.

La navigation présente, en somme, sur le canal des houillères, un tout autre caractère que sur le Rhin ou dans le nord de la France. Là, les sociétés ont accaparé peu à peu tout le trafic ; le marinier n'est plus qu'un salarié. En Sarre même, à côté de quelques péniches appartenant aux sociétés (une seule, la Compagnie Générale de Navigation H.P.L.M. réunit un tonnage important) et à côté des 20 bateaux des mines qui servent surtout comme régulateurs

des frets, subsiste une navigation artisanale très florissante. Les Français, des Alsaciens pour la plupart, sont les plus nombreux ; puis viennent des Allemands, surtout des Sarrois.

Sur le canal, il y a cinq ports pourvus d'outillage, qui sont, de l'aval vers l'amont :

1° Sarreguemines, dont l'installation est rudimentaire, n'a qu'un mouvement de marchandises très faible : matériaux de construction et céréales pour les moulins de Steinbach. Le charbon qui arrive de la Sarre à la faïencerie parvient par voie ferrée parce que le transport par eau cesse d'être avantageux pour les petits parcours. Sarreguemines est l'étape de la première journée de navigation en venant de Sarrebrück ; c'est là que s'accomplissent toutes les formalités douanières et sanitaires.

2° Remelfing, port d'expédition des mines de Sarre-et-Moselle qui y sont reliées par la voie ferrée, est outillé pour charger cinq péniches par jour et a un trafic moyen de 250.000 tonnes.

3° Wittring, doté d'un élévateur peu pratique, ne sert plus guère pour le charbon, les mines de la Houve utilisant les installations de Sarre-et-Moselle à Remelfing ; il expédie néanmoins du calcaire vers les forges de Voelklingen.

4° Rech est outillé pour charger deux bateaux par jour ; il a eu jusqu'en 1930 un mouvement qui représentait les deux tiers de Remelfing. Depuis cette époque, les houillères de Petite-Rosselle font leurs expéditions par l'intermédiaire du port sarrois de Malstatt (Sarrebrück), sur la Sarre aménagée ; le parcours par eau est allongé mais le parcours par fer est réduit à peu de chose. Le port de Malstatt est constitué par un ancien méandre de la Sarre barré à l'aval de façon à former un bassin et recoupé par un lit artificiel. Les installations de chargement ont été

modernisées par l'administration française et on peut actuellement, en un jour, charger 20 péniches et en décharger 5.

5° Sarralbe débarque les matières premières nécessaires à l'industrie de la soude : calcaire, charbon, coke ; et embarque de la soude et du calcaire.

Mouvement de ces ports en 1931 (pour toutes marchandises)

	EMBARQUÉ	DEBARQUÉ	TOTAL
Sarreguemines	1.787	31.245	33.032
Wittring	59.281	—	59.281
Rech	33.403	311	33.714
Remeling	222.955	—	222.955
Sarralbe	62.503	115.084	177.587

Tonnage de combustibles minéraux sur le canal des houillères, 1931

Vers Sarreguemines	32.508 tonnes
Vers Gondrexange	780.176 tonnes

Dans l'ensemble, si nous tenons compte de toutes les marchandises, le trafic est mieux équilibré qu'avant la guerre. Alors qu'en 1913, le mouvement à la descente (vers Sarrebrück) ne représentait que 35 % du mouvement à la remonte (vers Gondrexange), il a dépassé ce dernier à plusieurs reprises depuis 1927. Cet équilibre constitue un avantage sérieux pour les marinières assurés de ne pas revenir à vide. Toutefois, les transports vers l'aval ont de nouveau fléchi depuis que la crise a raréfié les demandes de fret aux ports lorrains : Dombasle, Saint-Phlin, Champigneulle, Maxéville. Les marinières préfèrent revenir à vide à une allure accélérée plutôt que d'attendre un chargement qui, dans les circonstances actuelles, peut tarder plusieurs semaines.

A la remontée, le charbon représente à lui seul les 9/10 du trafic. Les autres marchandises remontant vers Gondrexange sont des produits métallurgiques de la Sarre,

des matériaux de construction et de la soude de Lorraine. A la descente, les chargements sont un peu plus variés. Le minerai de fer figure au premier rang, sans avoir l'importance du charbon ; il n'entre que pour 50 % dans le tonnage total des marchandises descendant vers Sarrebrück ; puis viennent le calcaire, les matériaux de construction, sables et moellons, et les bois de mine. Les denrées alimentaires ; graines, huiles et farines, qui arrivent de Lyon ou de Strasbourg, ne représentent que de très faibles tonnages, car leur transport nécessite certains aménagements que ne possèdent pas toutes les péniches charbonnières.

Le canal présente certaines insuffisances provoquées surtout par son ancienneté et la modification des conditions économiques depuis sa création.

1° Les embouteillages fréquents, provoqués par les écluses trop rapprochées, les formalités douanières et sanitaires, le changement de mode de traction, créent autant de difficultés dès Sarreguemines ; à partir de Remelting et de Sarralbe, la situation s'aggrave du fait du mouvement propre des ports lorrains, qui, à certains moments, est très important. On pourrait gagner du temps en électrifiant les écluses, en les doublant, ce qui permettrait d'écluser en même temps un bateau « avalant » et un montant.

2° Le tracé actuel ne donne pas pleinement satisfaction. Le canal date d'une époque où la métallurgie, principale cliente des houillères, était concentrée dans la Haute-Marne et les environs de Nancy, l'industrie mosellane ayant pris son essor surtout après 1868, de sorte qu'à l'origine, le canal de la Marne au Rhin marquait dans la France de l'Est l'axe principal de l'activité industrielle. Actuellement, l'industrie métallurgique lorraine a remonté vers le Nord, vers Briey, Longwy, Thionville, et le transport du charbon par le canal des houillères, le canal de la Marne au Rhin et la Moselle, constituerait un détour con-

sidérable, de sorte que les relations entre les houillères et la région métallurgique se font par chemin de fer.

3° Les houillères sont obligées, pour mettre en bateau, d'envoyer par fer de Merlebach (Sarre-et-Moselle), Cocheren (de Wendel) ou Creutzwald (La Houve) le tonnage voulu à leurs ports respectifs du canal des houillères, ce qui grève lourdement le prix de transport: Pour ces dernières années, le fret sarrois jusqu'à Remelfing étant moins élevé en général que les frais de mise en bateau des houillères lorraines, qui revenaient respectivement à 11 fr. 50 (Remelfing), 11 francs (Wittring), 10 fr. 50 (Rech). Les houillères devaient combler la différence en la prenant à leur charge, soit 7 à 8 francs à supporter pour Petite-Roselle et La Houve, et 2,50 francs pour Sarre-et-Moselle. La plus faible différence pour cette dernière houillère provenait de ce qu'elle avait aménagé ses gares et son transport de façon à faire les envois à Remelfing par trains complets et wagons particuliers de 40 tonnes.

4° Les frêts combinés aux frais de mise en bateau sont tels qu'il n'y a pas, au point de vue prix, grand intérêt à transporter par eau, surtout pour les grandes distances (Paris). Voici quelques chiffres pour 1929 :

(EN FRANCS)				
Paris	fer	49 80		
	eau	56 »	à	62 »
Strasbourg	fer	32 10		
	eau	27 »	à	28 »
Nancy	fer	31 80		
	eau	26 »	à	27 50
Epinal	fer	37 30		
	eau	29 »		
Mulhouse	fer	41 20		
	eau	34 »	à	39 »

Il faut d'ailleurs compter une diminution de 2 francs pour les expéditions par fer de rames classées. Ces diffé-

rences peu notables ne compensent qu'imparfaitement la lenteur du transfert.

En considération de ces inconvénients du canal des houillères, on a proposé de construire un nouveau canal ; plusieurs projets ont été présenté à cet égard :

1° On a songé d'abord à un canal reliant directement la Sarre à la Moselle, partant de Voelklingen, passant par Teterchen, Condé, et rejoignant la Moselle à Argancy. Un embranchement s'en détacherait, desservant Petite-Rosselle, Merlebach, Saint-Avold et Creutzwald, et venant rejoindre ensuite le canal principal à la frontière entre la Sarre et la France, à peu près à l'endroit où cette frontière coupe la ligne Teterchen-Voelklingen. Ce projet, présenté en 1919 a l'inconvénient de favoriser les mines sarroises au détriment de certaines mines lorraines, ainsi Merlebach, sur ce tracé, se trouvait à plus grande distance de Metz, d'Uckange ou d'Hagondange, que Voelklingen ;

2° Un second tracé, mis en avant par la Chambre de Commerce de Metz, proposait de laisser tout le canal en territoire français ; le canal partait de Sarreguemines, passait par Merlebach, laissait Saint-Avold au nord-ouest, rejoignait la Nied allemande, en amont de Faulquemont, et suivait le lit de ce ruisseau jusqu'à Condé, où il rejoignait le tracé précédemment indiqué. Ce tracé desservait les houillères de Faulquemont qui vont permettre bientôt une extraction régulière ; il soulageait les écluses encombrées de Sarreguemines ; il présentait l'avantage, de même que le premier, d'assurer au canal un approvisionnement aisé en eau ; enfin les usines métallurgiques offraient de contribuer aux dépenses qu'il entraînerait ; mais sa réalisation technique était assez difficile en raison du manque d'eau dans le bief supérieur ;

3° Au congrès tenu à Metz en 1926, on présenta un troisième projet qui consistait essentiellement à greffer sur le canal des houillères un tronc destiné à desservir

les mines lorraines ; partant de Rech en amont de Sarralbe, il aboutirait à Béning où serait créée une gare d'eau ; de Puttelange jusqu'à Rech, le canal suivait le lit de la Moder ; sa construction ne revenait pas très cher ; le prix du transport des charbons lorrains était sensiblement diminué tout au moins pour la fraction de ce charbon dirigée vers le canal des houillères ; enfin, ce projet tenait compte de l'orientation nouvelle des ventes du combustible lorrain vers le sud-est de la France, la Suisse, l'Allemagne du Sud.

Le premier de ces projets favorisait nettement le bassin du territoire de la Sarre et avait pour but de lier très étroitement la Sarre à l'économie française. Mais en raison du retour de la Sarre à l'Allemagne, toutes les données du problème ont été renversées ; la Sarre doit désormais chercher à s'intégrer dans le complexe économique allemand, ce qui présente de graves difficultés, notamment en raison de la concurrence westphalienne. A cet égard depuis 7 ou 8 ans, la Chambre de Commerce de Sarrebruck, reprenant une idée du baron Stumm, a lancé le projet d'un canal de Sarrebrück à Ludwigshafen. L'industrie sarroise s'orientait ainsi vers l'Allemagne du Sud et cherchait à s'assurer une tête de navigation sur le Rhin et peut-être sur le Danube, pour le jour où serait réalisée la jonction des deux fleuves par la vallée du Main. On fait remarquer aussi (Castellieri, Saarland und deutsche Wasserstrassenpolitik, in : Saar-Wirtschaftszeitung, du 22 février 1935) qu'il manque au territoire de la Sarre une voie d'eau importante, et qu'on n'y transporte que 4 % de la production charbonnière par voie d'eau (50 % en Ruhr). La longueur du canal serait de 130 kilomètres, et sa construction assurerait le travail à 25.000 ouvriers pendant 5 ans.

Nous savons que les transports par eau de charbon des houillères lorraines remontent le canal des houillères jusqu'à Gondrexange où ils pénètrent dans le canal de la Marne au Rhin. Nous dépasserions les limites de ce travail

si nous voulions indiquer par le détail le tracé des voies qu'ils suivent ensuite pour atteindre les marchés de consommation. Indiquons toutefois que selon la « navigation du Rhin » (février 1932), on dénombre 669 remorqueurs d'une puissance totale de 9.848 chevaux en service sur les voies navigables françaises, dont 64 unités (1.256 chevaux) de Strasbourg à Paris et sur les canaux de l'Est. La principale société de remorquage a été créée avec l'appui officiel et la participation effective de l'Office National de la Navigation (O.N.M.) sous la forme d'une société anonyme dénommée « Compagnie Générale de Traction sur les Voies Navigables » (C.G.T.V.N.) ayant son siège social à Paris, 54, avenue Marceau. Plusieurs compagnies du Nord et du Pas-de-Calais y ont adhéré. A elle seule la C.G.T.V.N. dispose de 452 remorqueurs, d'une puissance totale de 6.808 chevaux-vapeur. Ensuite vient la Traction de l'Est (Strasbourg) avec 52 remorqueurs et 1087 chevaux-vapeur.

N'oublions pas la tentative intéressante de Sarre-et-Moselle, qui a organisé, pour la région parisienne, des chantiers de transbordement dans les ports de Bonneuil et de Conflans. Les charbons acheminés par fer vers ces ports, par trains complets et wagons particuliers, sont transbordés sur péniche, pour réexpédition aux destinataires particuliers de la région.

Si nous considérons les quantités de charbon transportées par voie d'eau à partir des ports des houillères lorraines, nous serons frappés par la faible importance de leur tonnage (en général entre 6,5 et 8 %), et les variations peu notables de ce tonnage durant les 15 dernières années. Les causes en sont à rechercher dans les imperfections du canal des houillères, soit que ces insuffisances tiennent à son caractère même de canal (au moins plusieurs semaines de chômage par année), soit qu'elles soient dues à son ancienneté et à son tracé défectueux ; il en résulte que le transport par canal n'est pas, au point de vue des tarifs et des frêts, sensiblement plus avantageux que celui par voie ferrée, et

que même, dans certains cas, le transport par fer s'avère moins coûteux ; nous ne saurions mieux faire que de donner ci-après la comparaison des tarifs par fer et par eau pour quelques destinations, vers 1931-1932 ; encore n'y fait-on pas état des bonifications accordées par les réseaux au titre du tarif P.V. 29/129.

Frais de transport à la tonne, en 1931-32

TRANSPORT PAR FER P.V. 7/107 (1)								
Distance en km	CHAPITRE I		CHAPITRE 2 (plus de 150 km)		CHAPIT. 11 (périm. de gr. ceint.)	Usines Trans-		Fret
	par 20 t. p	180 t.	p ^r 20 t.	p ^r 180 t.	p ^r 180 t.	P.O. ou P.L.M.	port eau (2)	
De Béning à								
Paris - La								
Villette ..	410	—	—	59,50	58,20	49,85	—	53,10
Strasbourg. .	120	32,80	32,10	—	—	—	—	23,98
Metz	62	21,45	21,20	—	—	—	—	—
Thionville ..	70	23,20	22,70	—	—	—	—	—
Nancy	119	32,55	31,80	—	—	—	—	—
Mézières-								
Charleville	210	—	—	40,50	39,75	—	—	—
Epinal	185	—	—	38,00	37,30	—	—	29,14
Lyon-								
Perrache .	522	—	—	68,85	67,60	—	60,70	—
Besançon ...	341	—	—	52,80	51,80	—	—	—
Dijon	325	—	—	51,35	50,60	—	—	—
Mulhouse ...	228	—	—	41,95	41,20	—	—	30,27

Les frais de transport sont fréquemment bien plus faibles pour d'autres houillères, soit qu'elles soient naturellement mieux situées, soit encore qu'elles aient été mieux desservies par diverses voies de communication. C'est ainsi que Nancy peut être atteint de Sarrebrück, mise à bateau comprise, moyennant 24 francs par tonne ; de Strasbourg

(1) Y compris frais accessoires (d'embranchement et gare) majoration (370 %) et impôt (5%).

(2) Y compris 11 fr. 50 de frais de chargement et impôt (4 % de fret).

(qui importe des charbons allemands et hollandais surtout), moyennant 11 fr. 50 ; de Rouen (charbons anglais et polonais), moyennant 29 francs ; de Charleroi (charbon belge), moyennant 28 francs ; de Blanzy, moyennant 21 francs. Lyon reçoit de Rouen le charbon polonais grevé de 45 francs de transport seulement ; de Strasbourg, le charbon westphalien, grevé de 42,45 francs de frais de transport ; le charbon du Nord arrive à Lyon moyennant 58 à 60 francs ; le charbon belge moyennant 60 francs. A l'opposé des mines lorraines, les mines de la Sarre, pouvaient procéder très économiquement à leurs expéditions par eau, ce qui leur conférait une situation privilégiée.

Vers 1919, 1920, 1921, les transports par eau furent très faibles à cause de la production ralentie de nos mines, de la faiblesse de la consommation, de la désorganisation générale résultant de la guerre ; en 1921, ils atteignirent 2 % du total des transports, en progrès de 21.800 tonnes sur l'année 1920. L'année 1922 est marquée par un saut brusque ; en raison de l'importance des expéditions vers les anciens départements français (870.000 tonnes en 1922, contre 310.000 tonnes en 1913), généralement desservis par voie d'eau, les transports par eau atteignent 253.174,5 tonnes, soit 6,7 % du total des transports ; le taux des dépenses pour l'expédition par voie d'eau était d'ailleurs bien supérieur aux tarifs par voie ferrée ; par fer, le transport Merlebach-Paris revenait à 27 fr. 30 ou 28 fr. 70, suivant qu'il s'agissait d'une rame ou d'un wagon isolé ; au contraire, l'expédition par eau et par tonne revenait à 34 fr. 65 et 36 fr. 65, étant donné qu'il fallait tenir compte des dépenses suivantes :

Transport par voie ferrée de Merlebach à Remelfing		5,85
Frais de chargement		0,80
Fret de Remelfing à Paris.....	28, » à	30, »
Total	34,65 à	36,65

Les expéditions par eau ne s'avéraient avantageuses que pour les départements alsaciens.

Après un léger affaissement des transports par eau en 1924 (227.777 tonnes ; 5 % du total des transports), nous les voyons monter en 1925 à 327.951 tonnes (7,3 % des transports en général) ; ils restent à peu près stationnaires au niveau ainsi atteint dans les années 1926, 1927, 1928, avec, en 1928, une rapide augmentation des transports de Sarre-et-Moselle qui s'est organisée pour faire ses expéditions à son port de Remelfing par trains complets et wagons particuliers de 40 tonnes ; cette augmentation est d'ailleurs compensée par la diminution des transports par eau de Petite-Rosselle (153.439 tonnes en 1927 ; seulement 86.600 tonnes en 1928).

Au début de 1929, les grands froids empêchent la navigation pendant une durée particulièrement longue, d'où résulte une diminution du total des transports par eau en 1929 (269.317 tonnes, contre 309.315 tonnes en 1928). Dans les années suivantes, il s'amplifie légèrement pour osciller autour de 350.000 tonnes.

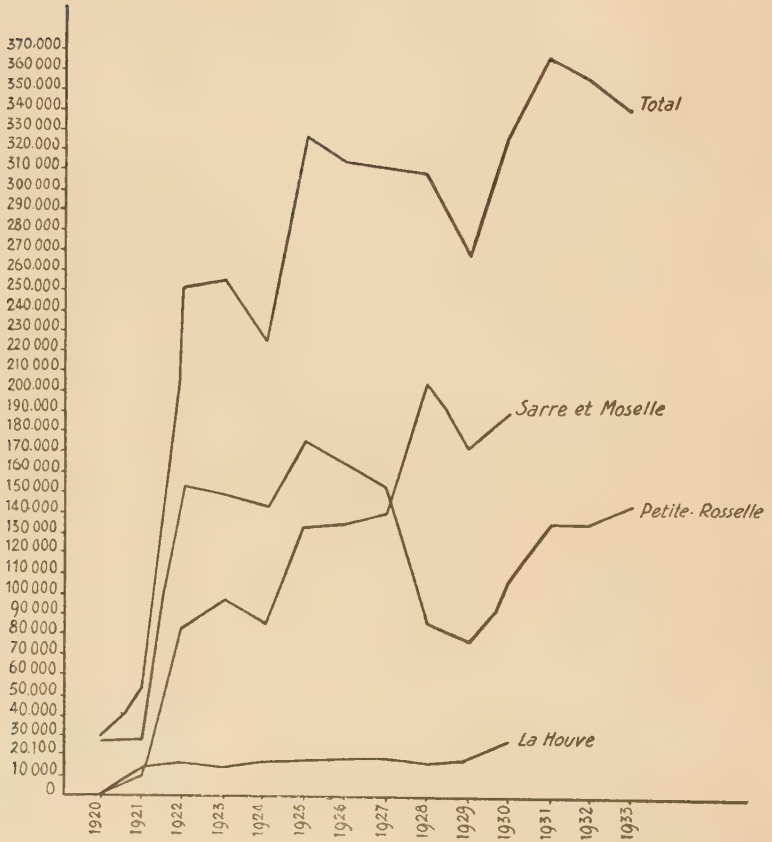
Transport par eau du charbon des houillères mosellanes

	PETITE- ROSSELLE	SARRE- ET-MOSELLE	LA HOUE	TOTAL	%
1913.....	—	58.572	13.782	—	—
1920.....	27.196	1.990	0	29.186	—
1921.....	27.442	10.900	12.698	51.040	2
1922.....	152.768	82.049,5	15.357	253.174	6,7
1923.....	147.621	97.665	12.522	257.798	7,2
1924.....	127.047	84.910	15.822	227.777	5
1925.....	178.515	133.569	15.867	327.951	7,3
1927.....	153.439	140.902	18.940	313.281	7,3
1928.....	86.000	205.516	17.200	309.315	6,7
1929.....	77.070	173.490	18.757	269.317	5,3
1930.....	109.773	190.844	29.245	329.862	7,3
1931.....	132.987	ensemble :	232.300	365.287	8,4
1932.....	131.757	ensemble :	215.263	355.020	8,5
1933.....	143.999	ensemble :	196.683	340.682	7,7
1934.....	136.788	ensemble :	216.611	353.399	7,8

Les envois sont dirigés surtout vers Strasbourg et la région de Nancy par le canal des houillères et celui de la Marne au Rhin ; quelques envois sont dirigés vers la centrale de Vincey par le canal de l'Est ; la Marne et Paris reçoivent des tonnages assez importants. Voici quelques indications pour les principales destinations en 1929 :

Bas-Rhin (Strasbourg)	68.702 T.
Haut-Rhin (Colmar, Mulhouse)	31.805 T.
Moselle	8.990 T.
Meurthe-et-Moselle (Nancy et ses environs, Dom- basle, Varangéville, Millery)	95.559 T.
Marne (Vitry, Couvrot)	13.035 T.
Vosges (Vincey, Nomexy)	20.520 T.
Seine-et-Oise (Rueil)	2.700 T.
Oise (Thourotte)	4.320 T.

TRANSPORTS PAR EAU DU CHARBON DES HOUILLÈRES MOSELLANES
(EN TONNES)



IV. — CONCLUSIONS

D'une part nos houillères sont défavorisées pour les expéditions par voie d'eau, et, d'autre part, les réductions consenties par les chemins de fer pour les transports sont trop peu importantes, car ce bassin n'a pas, comme d'autres, la possibilité de menacer la direction des chemins de fer de confier ses transports à la voie d'eau. Il en résulte pour lui une situation difficile sur les marchés nationaux et étrangers, et il se voit dans l'obligation de diminuer sensiblement ses prix de vente, souvent même au point de renoncer à tout bénéfice ou même de vendre à perte. Il serait donc pour ces houillères du plus haut intérêt de voir rattacher directement le bassin lorrain au réseau navigable français, par exemple par un canal qui s'amorcerait à la Moselle au sud de Metz.

VIII. — LE PROBLEME DU COKE DANS LE DEPARTEMENT DE LA MOSELLE

BIBLIOGRAPHIE

Rapports annuels du service des mines pour le département de la Moselle. 1920-1934.

HOTTENGER. — Chronique, in : Bibliographie lorraine (1926 1927).

Ernst STORM. — Geschichte der deutschen Kohlenwirtschaft von 1913 bis 1926.

GRÜNER. — Les houillères françaises. 1906.

H. DE PEYERIMHOFF. — Le Charbon. In : Revue des Deux-Mondes. Avril 1931.

Henry LAUFENBURGER. — L'industrie sidérurgique de la Lorraine désannexée et la France.

Bulletin du Comité des Houillères du 20 janvier 1934.

I. — L'APPROVISIONNEMENT DU MARCHÉ FRANÇAIS EN COKE.

QUELQUES INDICATIONS SPÉCIALES SUR LE MARCHÉ LORRAIN

Le marché du coke en France (frontières de 1871-1914) en 1913 consommait environ 6,9 millions de tonnes de coke. La fabrication nationale couvrait 58 % des besoins, les cokeries minières produisant 42 % de la production totale, et les autres cokeries 16 %. Plus de 3 millions de tonnes avaient dû être importées, dont 2.393.000 d'Allemagne et 547.000 de Belgique. 15 ans plus tard, en 1928, la consommation (à laquelle s'ajoutait celle des départements recouverts) avait doublé et atteignait 12.884.000 tonnes ; 13.916.000 en 1929 ; 13.505.000 en 1930 ; 11.074.000 en 1931 ; elle était retombée à 8.000.000 tonnes environ en 1932. Sur la consommation totale, la part la plus importante revient aux usines métallurgiques :

en 1913 : 5.840.000 tonnes, soit 85 % de la consommation totale
 en 1928 : 11.025.000 tonnes, soit 85 % de la consommation totale
 en 1929 : 12.644.000 tonnes, soit 90 % de la consommation totale

Il n'est donc pas exagéré d'affirmer que les besoins du marché en coke métallurgique sont essentiellement fonction de l'activité de l'industrie sidérurgique. Aussi ne saurait-on apprécier ce marché sans connaître l'évolution de la sidérurgie française que nous résumons dans le tableau ci-dessous :

	Fonte	Acier
1913 (anc. frontières	5,2 M.T.	4,7
1913 (nouv. frant.)	9,1	7,0
1920	3,3	2,7
1921	3,4	3,1
1922	5,3	4,5
1923	5,4	5,3
1924	7,7	6,7
1925	8,5	7,5
1926	9,4	8,6
1927	9,3	8,3
1928	10,0	9,5
1929	10,4	9,7
1930	10,1	9,4
1931	8,2	7,8
1932	5,6	5,6

On peut distinguer trois catégories de cokeries : des cokeries minières, des cokeries métallurgiques et des cokeries indépendantes. Les cokeries minières dépendent des houillères elles-mêmes ; c'est ainsi que Sarre-et-Moselle possède une cokerie dont la production en 1929 a été de 146.000 tonnes. Les cokeries métallurgiques par contre dépendent des usines ; la Société Lorraine Minière et Métallurgique en possède une à Thionville ; la maison de Wendel une à Hayange ; et l'U.C.P.M.L., à Hagondange. Enfin, on peut citer comme exemple de cokerie indépendante celle de l'usine à gaz de Strasbourg, qui a sur les autres usines à gaz cette particularité d'employer des charbons gras cokéfiabiles.

Fabrication du coke métallurgique (1) en France

	FABR. TOTALE	FABR. DES COK. MINES	%
1913.....	4.027	2.887	72
1920.....	1.701	850	48
1921.....	1.861	745	42
1922.....	2.362	1.031	44
1923.....	4.288	1.994	47
1924.....	5.415	2.640	48
1925.....	6.016	3.070	51
1926.....	6.908	3.750	55
1927.....	7.118	4.046	56
1928.....	7.957	4.400	55
1929.....	9.085	4.803	53
1930.....	9.167	5.090	56
1931.....	7.940	4.525	57
1932.....	6.200	3.326	53

Depuis 1913, la production des cokeries minières a diminué par rapport à celle des cokeries métallurgiques ou cokeries d'usines. Ces dernières présentent-elles donc des avantages au point de vue de l'économie ? Oui, lorsqu'elles réunissent certaines conditions favorables :

1° L'usine doit être située sur le littoral ou sur une voie d'eau facilement navigable. En effet les cokeries d'usines ont l'inconvénient d'entraîner des frais de transport supplémentaires. Quand un haut-fourneau fait venir une tonne de coke, il ne paie au chemin de fer que le transport d'une tonne, tandis que pour fournir cette même tonne, la cokerie jumelée devra payer le transport de 1.300 à 1.350 kg de charbon, c'est-à-dire le tiers en plus. La différence est moins grande pour les transports par eau parce que le fret est généralement majoré de 10 % pour le transport du coke. Elle est moins grande encore si, d'une part, le coke doit être acheminé par chemin de fer, et si, d'autre part, le choix du fournisseur de fines à coke est tel

(1) A distinguer du coke à gaz.

que les charbons puissent être acheminés par eau, étant donné l'avantage normal sur le rail de la voie d'eau, et surtout de la voie maritime. Cette dernière considération a souvent été décisive pour la construction des cokeries d'usine. Mais elle a perdu beaucoup de sa valeur depuis quelques années par suite de l'emploi de trains complets de wagons particuliers, qui a permis de réduire très sensiblement le coût des transports par fer entre la mine et l'usine.

2° L'usine doit être assurée de ses approvisionnements en charbon à coke ou bien être située dans une région où la concurrence charbonnière les rend faciles en tout temps.

3° L'usine doit avoir sur place l'utilisation des gaz des fours.

La quantité de charbon employée est toujours supérieure à la quantité de coke produite ; la quantité moyenne de charbon nécessaire pour fabriquer 1 tonne de coke est donnée par le rapport du tonnage enfourné au tonnage défouré : elle est d'environ $\frac{4}{3}$ de tonne ; elle varie légèrement suivant la nature des charbons enfournés : plus ils sont riches en matière volatiles, plus il en faut. En 1929, le groupe des cokeries de Meurthe-et-Moselle et de Moselle a consommé :

Charbon français	463.000 tonnes
Charbon sarrois	652.000 tonnes
Charbon de la Ruhr	207.000 tonnes
Charbon anglais, belge, hollandais ..	1.193.000 tonnes

Les usines de Sarre-et-Moselle ont consommé 180.000 tonnes de leur propre production.

Quant aux importations de coke, elles sont destinées en grande partie aux hauts-fourneaux de l'Est. Les statistiques douanières montrent en effet que les $\frac{9}{10}$ des tonnages importés pénètrent en France dans le rayon de la principauté de Metz.

Passage en douane (en 1.000 tonnes)

	1929	1930	1931
Frontières maritimes	25	51	14
Lille, Valenciennes, Jeumont ..	154	139	109
Charleville	97	58	66
Metz	4.855	4.135	3.087
Sarrebrück	147	38	15
Strasbourg	172	144	107
	5.450	4.565	3.398

II. — PRODUCTION DU COKE EN MOSELLE

Le problème de la cokéfaction se pose en Lorraine dans des termes qui le rendent particulièrement ardu. Les réserves des concessions exploitées semblent être beaucoup plu grandes en charbons flambants qu'en gras, du moins à faible profondeur, et les concessions inexploitées semblent être particulièrement pauvres en charbons gras ; au contraire, en Sarre, la production de charbon gras atteint 60 % de la production totale. Aussi la cokéfaction du charbon lorrain dans de fortes proportions présente-t-elle des difficultés qu'on ne rencontre point en Sarre. Néanmoins, dans les dernières 15 années, le nombre des fours à coke a augmenté très sensiblement en Moselle ; ils utilisent des charbons de la région mélangés à des houilles de provenances diverses, moins riches en matière volatiles.

Nous examinerons l'évolution de la cokerie de Sarre-et-Moselle, puis nous donnerons quelques indications concernant les cokeries métallurgiques de la Moselle.

La cokerie de Sarre-et-Moselle, qui ne comportait jusqu'en 1921 que 40 fours et ne produisait qu'un coke inutilisable en métallurgie, fut arrêtée au mois de juin 1921 pour ne rentrer en service que le 22 décembre 1922, avec 30 fours nouveaux. Sa production de coke de 1923 est presque cinq fois aussi forte que celle de 1921 (101.000 tonnes con-

tre 22.048) et comprend une grande partie de coke métallurgique. La récupération des sous-produits a, elle aussi augmenté dans des proportions très notables :

Goudron	1921..	914 tonnes	1924..	4.935 tonnes
Sulfate d'ammoniaque.	1921..	203 tonnes	1924..	1.519 tonnes
Benzol	1921..	275 tonnes	1924..	1.431 tonnes

Production de la cokérie de Sarre-et-Moselle

ANNEES	Product. de coke	Prod. de gaz (1.000 m ³)	SOUS-PRODUITS (en T.)				Consom- mation de Charbon
			Goudron	Sulfate d'amm.	Benzol	Naph- taline	
1919....	59.995						91.000
1920....	55.184 (rend. 60 0/0)		2.500	470	620		91.000
1921....	22.048 (66,1 0/0)		914	203	275		33.295
1922....							
1923....	101.000						
1924....	125.000 (73 0/0)		4.935	1.519	1.431		172.200
1925....	139.112 (71 0/0)		6.143	1.678	1.659		195.309
1926....	211.430 (72 0/0)		6.402	1.774	1.724		211.430
1927....	149.955 (72 0/0)		6.803	1.739	1.911		209.793
1928....	148.661 (71 0/0)		6.711	1.719	1.927		211.507
1929....	146.185		6.892	1.648	1.854	112	206.524
1930....	169.090	77.156	8.129	1.936	2.237	93	236.903
1931....	169.686	80.338	9.013	1.965	2.669	69	240.253
1932....	189.968	86.061	9.835	2.305	2.809	76	268.292
1933....	220.250	97.220	10.754	2.626	2.898	95	307.279
1934....	228.835	101.948	11.117	2.594	2.857	152	318.724

A partir du 1^{er} septembre 1930, 39 nouveaux fours entrent en activité à Carling (Sarre-et-Moselle). Aussi la production de coke et des sous-produits augmente-t-elle à nouveau dans les années qui suivent malgré la crise.

La cokerie de Sarre-et-Moselle consomme non seulement les charbons locaux, mais encore elle importe des charbons étrangers ou en fait venir du bassin septentrional de la France. En 1923, 12.700 tonnes de fines proviennent du Pas-de-Calais et des Pays-Bas ; en 1924, 12.200 tonnes de fines viennent de la Ruhr ; en 1925, sont importées de la Ruhr 14.315 tonnes, plus 9.085 provenant d'autres pays étrangers ; en 1926, 34.856 tonnes de la Ruhr ; en 1927, 30.012 tonnes de fines allemandes et hollandaises ; en 1928, 30.012 tonnes provenant de la Ruhr et d'Aix-la-Chapelle (29.604 tonnes) et de Belgique (9.912 tonnes). En 1929, les fours de Sarre-et-Moselle ont consommé 206.524 tonnes de houille, dont :

Fines de Sarre-et-Moselle	184.271 tonnes
Fines de la Ruhr	6.743 tonnes
Fines du bassin d'Aix	12.224 tonnes
Fines belges	3.256 tonnes
Fines anglaises	30 tonnes
	206.524 tonnes

En 1930, la consommation est de 236.903 tonnes, dont :

Fines de Sarre-et-Moselle	199.294 tonnes
Fines de la Ruhr	15.111 tonnes
Fines du bassin d'Aix	21.432 tonnes
Fines belges	666 tonnes
Fines hollandaises	400 tonnes
	236.903 tonnes

En 1931, les importations sont beaucoup plus faibles, sauf pour les fines venant de Belgique et de Hollande :

Fines de la Ruhr	1.390 tonnes
Fines du bassin d'Aix	15.491 tonnes
Fines belges	16.096 tonnes
Fines hollandaises	1.015 tonnes

Pour les trois années suivantes :

	1932	1933	1934
Fines françaises non de Sarre-et-Moselle	35.016	30.819	16.690
Fines de la Ruhr	5.161	16.138	30.129
Fines du bassin d'Aix	4.477	9.152	—
Fines belges	6.329	1.439	7.724
Fines hollandaises	465	1.920	—

Le coke de Sarre-et-Moselle est absorbé comme appoint dans les usines métallurgiques de la Moselle ; le reste est surtout employé pour les foyers domestiques (chauffage central), soit en France même, soit dans divers pays étrangers qui s'approvisionnent partiellement en coke à Sarre-et-Moselle ; une petite quantité enfin est absorbée par le réseau d'Alsace-Lorraine.

En 1926, 58.000 tonnes ont servi d'appoint aux usines métallurgiques de la région ; en 1927, le tonnagc est à peu près le même ; il représente 42 % de la production ; en 1928, il tombe à 29 %, environ 42.000 tonnes ; puis à 32.717,5 tonnes en 1929.

Une partie importante du coke de Sarre-et-Moselle est absorbée dans divers départements par les besoins domestiques. En 1928, 34 % des ventes étaient ainsi consommées pour des usages domestiques en Moselle et en Meurthe-et-Moselle (environ 50.000 tonnes). Pour l'année suivante, et en considérant les principaux départements consommateurs, on peut dresser le tableau suivant :

	HAUT-RHIN	BAS-RHIN	MOSELLE	MEURTHE-ET-MOSELLE
1929.....	4.727,5	2.182,5	23.472,5	19.612

Pour 1932 et 1933, ces mêmes départements ont consommé en coke de Sarre-et-Moselle, autant pour les usages domestiques que pour les usages industriels :

	HAUT-RHIN	BAS-RHIN	MOSELLE	MEURTHE-ET-M.	DIVERS
1932.....	7.864	17.122	72.157	9.008	35.520
1933.....	7.672	16.543	82.572	12.331	44.574

Les ventes à l'étranger sont orientées vers l'Italie, la Suisse, le Luxembourg, la Sarre, et beaucoup plus faiblement, le reste de l'Allemagne. En 1928, les exportations vers la Suisse et l'Italie atteignaient 14,2 % du total des ventes (environ 20.000 tonnes). Pour les années suivantes, nous pouvons résumer les exportations dans le tableau suivant :

	SUISSE	ITALIE	LUXEMB.	SARRE	RESTE D'ALLEMAG.
1929....	12.600	6.517		6.011	
1932....	15.533	21.290	315	4.787	
1933....	17.414	23.675	234	5.234	90

Enfin, le réseau d'Alsace-Lorraine a consommé 4.190 tonnes de coke de Sarre-et-Moselle en 1933 (contre 3.952 en 1932).

L'usine produit en outre des quantités croissantes de gaz dont l'utilisation en 1932 a été la suivante :

	1.000 m ³	%
Chauffage des fours à coke	46.305	53,8
Chauffage des chaudières et alimentation de moteurs à gaz	33.848	39,3
Gaz brûlé dans les fours à semi-distillé....	1.348	1,6
Fabrication d'ammoniaque synthétique	4.560	5,3 (1)

Trois usines métallurgiques de Moselle possèdent également des cokeries : ce sont les usines de Moyeuvre, avec 163 fours (Koppers et Simplex) les usines d'Hagondange avec 66 fours (Koppers) mis en marche en 1929 ; et les

(1) On notera que Sarre-et-Moselle possède, en outre, sur le carreau du Siège II de La Houve, une petite usine d'agglomération produisant, à partir de fines flambantes, des boulets, et, depuis 1933, des briquettes pour la consommation domestique. On y a passé 63.115 tonnes de fines de la Société, contre 53.008 en 1933, et employé 5.488 tonnes de brai (dont 3.059 tonnes provenant de la Sarre et le reste de l'usine de Jouy-aux-Arches « Huiles goudron et dérivés ».) L'usine a produit 68.604 tonnes d'agglomérés (58.200 en 1933), dont 15.958 tonnes de briquettes et 52.646 de boulets. Elle occupait en fin d'année 1 employé et 30 ouvriers.

Hauts-Fourneaux de Thionville, avec 54 fours (Still et Koppers) ; au total 283 fours. Durant les années de crise, un nombre variable de ces fours sont en chômage ; ce fut le cas d'un seul four à Moyeuvre, en 1930 ; deux en 1931 ; 25 à Moyeuvre et 24 à Thionville en 1932 ; 74 à Moyeuvre en 1933 ; 45, en 1934. L'effectif moyen des cokeries et des ateliers de récupération, de 843 en 1930, tombe à 643 en 1932, et à 629 en 1933, mais remonte à 692 en 1934.

Ces cokeries consomment en 1929, 1.137.520 tonnes de fines ; en 1930, 1.269.696 tonnes, dont :

Charbons français	74.460 tonnes
Charbons sarrois	511.101 tonnes
Charbons des bassins rhénans.....	366.822 tonnes
Autres provenances	317.313 tonnes
	1.269.696 tonnes

Dans cette même année 1930, les cokeries ont produit 992.167 tonnes de coke dont 879.824 de coke métallurgique et de fonderie, et 112.343 tonnes de coke concassé, fraisil, etc.

Le gaz total produit a été de 387.983.000 m³ dont 383 millions 210.000 m³ ont été utilisés comme suit ; la différence correspond à des pertes dans l'atmosphère (torchères).

	1.000 m ³	%
Chauffage des fours à coke	184.711	48,2
Chauffage des chaudières et alimentation des moteurs à gaz	88.819	23,2
Eclairage et chauffage public.....	21.277	5,5
Chauffage de fours industriels.....	88.413	23,1
Total.....	383.210	100,00

L'effectif moyen des cokeries et ateliers de récupération a été de 843 en 1930.

A ces trois cokeries sont annexés des ateliers de récupération de goudron brut, amoniaque et benzol. Les coke-

ries de Thionville et Hagondange distillent elles-mêmes une partie de leur production de goudron. Au total il a été produit en 1931 :

Goudron brut	38.014 tonnes
(dont 12.120 sont passées à la distillation)	
Brai	2.266 tonnes
Sulfate d'ammoniaque	10.317 tonnes
Benzol	10.151 tonnes
Naphtaline	916 tonnes
Anthracène	338 tonnes
Divers	1.449 tonnes

Ces chiffres restent encore bien inférieurs à ceux du bassin septentrional français, qui produisait, en 1929, 130.000 tonnes de goudron, le quart de la production française ; 33 tonnes de benzol et 50.000 tonnes de sulfate d'ammoniaque.

Bien entendu, en Moselle, le coke métallurgique produit est absorbé dans les usines mêmes ; quant au menu coke, il a des utilisations domestiques. Répartition en 1929 :

Moselle	775.741 tonnes
Bas-Rhin	15.093 tonnes
Haut-Rhin	6.167 tonnes
Meurthe-et-Moselle	8.209 tonnes
Autres départements	7.123 tonnes

Total 812.233 tonnes

Italie	15.464 tonnes
Suisse	4.551 tonnes
Sarre	479 tonnes
Luxembourg	31 tonnes

Total 20.525 tonnes

Total général 832.858 tonnes

III. — APPROVISIONNEMENT DU MARCHÉ MOSELLAN EN COKE

On sait que le combustible, et surtout le coke, entre pour 50 à 60 % dans le prix de fabrication des productions métallurgiques. En 1926, le prix du coke atteignait sept fois le prix d'avant-guerre, et cette augmentation excessive avait des répercussions importantes sur toute l'économie métallurgique. Aussi, en 1927, ce coefficient est-il ramené à 5,5.

Le besoin annuel en coke, pour la Sarre et pour la Lorraine, vers 1926, fut de l'ordre de 10.000.000 tonnes ; aussi les usines de la Moselle et de la Meurthe-et-Moselle, de même que celles de la Sarre, étaient-elles sujettes à cet égard des mines et des cokeries de Westphalie.

Les charbons de la Sarre (et ils ne sont pas essentiellement distincts des charbons lorrains) comptent trois catégories : les charbons gras (33 à 38 % de matières volatiles), les charbons flammbants (33 à 40 % de matières volatiles) et les charbons secs à longue flamme (42 % de matières volatiles). Les deux premières catégories peuvent seules donner du coke, encore ce coke est-il trop friable pour être employé dans les grands hauts-fourneaux ; il s'y brise sous le poids du minerai, s'agglomère et brûle difficilement. Dès avant la guerre on avait entrepris des essais de laboratoire pour améliorer la qualité du coke sarrois :

On était arrivé à des résultats satisfaisants en mélangeant intimement au charbon de la Sarre, soit un charbon anthraciteux contenant très peu de matières volatiles), soit un charbon de la Sarre « semi-distillé ». Dans les années qui suivirent l'armistice, deux stations furent établies pour expérimenter ces procédés dans des conditions industrielles, l'une à l'Hôpital sur les concessions de la Compagnie Houillère de Sarre-et-Moselle, par la société « Le Coke Métallurgique », formée à cet effet, l'autre à Heinitz (Sarre) par l'Administration des Mines Domaniales de la Sarre. Les

résultats obtenus furent excellents. Comme nous le savons déjà, la production du coke augmenta rapidement en Lorraine. Il n'en reste pas moins que la très forte industrialisation du pays avait des exigences bien plus considérables qui nécessitaient des arrivages de coke, notamment de la Ruhr. Nous indiquerons les traits essentiels de cet approvisionnement en coke depuis 1920, tels qu'il ressort des rapports du service des mines ; on constatera toutes les difficultés qu'il a pu présenter.

En 1920, la répartition du coke était faite de la façon suivante :

Au début de l'année, en raison de la pénurie de ce produit on décida de n'en fournir qu'aux seules usines pourvues d'une aciérie. Pour les autres, il n'y eut d'exception que lorsque les usines avaient déjà un fourneau en marche (Ottange et Audun-le-Tiche) ; elles reçurent alors de quoi alimenter ce fourneau à allure réduite. Après le 15 juin, les disponibilités en coke ayant augmenté, on a admis l'alimentation de trois fourneaux pour les aciéries et d'un fourneau pour les autres usines. Le supplément de coke disponible devait être distribué proportionnellement à la capacité de production des usines ; celle-ci était déterminée d'après le nombre de fourneaux en marche. Peu à peu les disponibilités en coke augmentant et la situation du marché devenant mauvaise, la répartition du coke devint inutile et, à la fin de l'année, les usines refusaient du coke.

Le prix payé par le séquestre qui était de 65 francs par tonne, en 1919, prix réduit à 45 francs pour les produits destinés à l'exportation, a été maintenu jusqu'au 1^{er} mars 1920. À cette date, le prix du coke a été porté brusquement à 190 francs avec une réduction à 145 francs pour les produits destinés à l'exportation. Il a été élevé de nouveau au 1^{er} mai à 254 francs et ce cours a été maintenu jusqu'au 30 septembre. Le 1^{er} octobre on a ramené le prix de la tonne de coke à 175 francs et ce prix s'est maintenu pendant les trois derniers mois de l'année.

Ces prix s'entendent du coke de la Ruhr ; les cokes français étaient beaucoup plus chers : 275 francs en août et septembre. De même le coke anglais dont le prix de vente moyen était de L. 5,3/6 (fret non compris) pour les six premiers mois de 1920.

Le coke était facturé aux usines par le Comptoir des Chambres de Commerce de Strasbourg jusqu'au 1^{er} avril, époque où ont pris fin les échanges minerais-coke avec l'Allemagne.

Dans les derniers mois de l'année, les stocks avaient beaucoup augmenté dans les usines en raison de la diminution de la production : ils étaient de 147.600 tonnes au 1^{er} décembre.

Les métallurgistes reprochaient alors au coke de la Ruhr un défaut de cuisson qui diminuait sa résistance mécanique, et une quantité anormale d'eau d'extinction dont la présence n'était peut-être pas involontaire.

En 1921, les usines ont consommé principalement du coke de la Ruhr ; certaines ce sont servies aussi comme appoint, et en petite quantité du coke du bassin de la Sarre. On a utilisé également, vers la fin de l'année, une certaine quantité de coke belge.

Les tableaux ci-dessous indiquent la répartition des expéditions de coke de Westphalie, telle qu'elle fut donnée chaque mois par la commission de contrôle d'Ehrang et la quantité totale de coke (de toutes provenances) reçue par les usines de la Moselle. Les chiffres mensuels des deux tableaux ne concordent pas exactement ; cela tient, d'une part, à ce que les quantités indiquées sont les quantités de coke de Ruhr qui sont passées à Trèves au cours du mois et non les quantités reçues aux usines et, d'autre part, aux cokes belge et sarrois.

La quantité de coke consommée a été de 1.856.523 tonnes.

Le coke de la Ruhr a été facturé par l'Office des houillères sinistrées aux prix suivants :

Janvier, février, mars.....	Frs 135	(douane en plus)
Avril, mai, juin	110	(douane comprise)
Juillet, août, septembre	75	(" ")
Octobre, novembre	65	(" ")
Décembre	62,54	(douane en plus)

Le coke de Sarre : 70 Frs. environ (franco usine) en fin d'année. Le coke belge 130 frs. environ (franco usine) à la même époque.

	Coke reçu en 1921			
	MOSELLE	MEURTHE- ET-MOSELLE	LUXEMB.	LUXEMB. PAR AIX
Janvier	160.260	131.474	71.103	21.488
Février.	184.582	117.946	88.539	28.736
Mars	139.441	85.134	26.314	11.653
Avril	149.675	98.666	49.442	28.424
Mai	156.378	103.492	62.317	30.631
Juin	129.268	89.349	69.933	31.717
Juillet	93.200	76.329	60.833	14.329
Août	103.919	92.154	69.295	11.469
Septembre	132.152	101.590	93.913	26.942
Octobre	132.421	99.656	80.855	29.758
Novembre	157.243	115.034	61.157	30.621
Décembre	136.618	116.957	52.107	29.915
	1.675.157	1.227.780	785.808	295.683

Production des Usines métallurgiques mosellanes

Mors	Hts-fourneaux			F O N T E					Produits finis	
	à bou- feu	vi- chés des	Coke reçu	Moulage	Thomas MM. et O.M.	Di- verses	Demi- Acier	Produits		
Janv.	27	14	25	159.559,28	22.387,10	116.115,50	255	96.525,40	84.751,90	69.516,60
Fév.	26	15	25	188.900,01	20.592,20	102.486	564	91.559,20	65.451,80	60.973,60
Mars	24	16	26	147.452,52	25.505,80	105.707,40	40	88.067,80	60.171,70	60.417,50
Avril	24	16	26	149.906,33	22.795,70	96.749,90	1.075	95.929,90	62.077,40	65.262,90
Mai	21	19	26	155.724,92	15.984,30	97.400,10	7.855	88.787,20	61.074,60	58.363,70
Juin	21	18	27	151.183,28	23.701,50	85.691,60	5.481	90.254,40	61.150,60	61.645,10
Juillet	20	14	27	91.626,75	21.149,10	87.828,60	188	94.748,20	65.758,60	61.640,40
Août	18	21	27	102.484,50	21.565	82.233,50	59	98.666,50	71.627,40	66.976,50
Sept.	18	19	29	150.426,20	15.016	87.201,50	58	99.748,40	79.752	73.591
Oct.	19	19	28	153.360,91	6.775	99.818,9	—	101.492,10	73.677,10	78.907,80
Nov.	25	15	26	161.809,64	10.621	124.005	—	103.756,50	51.471	73.917,70
Déc.	25	17	26	159.696,55	23.119	113.575,10	—	104.387,40	10.024,80	73.538,50
				1.692.110,89	229.009,70	1.196.610,90	15.549	1.151.722,90	744.968,90	804.550,90

En 1922, le département de la Moselle reçut au total 2.282.000 tonnes de coke westphalien contre 1.675.000 en 1921 et 1.813.000 tonnes en 1920. Ces expéditions ont été cependant insuffisantes pour assurer à elles seules la marche des usines et celles-ci ont acheté en outre :

226.000 tonnes de coke belge.
 50.000 tonnes de coke sarrois.
 43.000 tonnes de coke anglais.
 52.000 tonnes de coke venant de l'intérieur de la France.
 34.000 tonnes de provenances diverses.

En outre, les fours à coke de Moyeuvre ont produit 164.825 tonnes de coke métallurgique obtenu par mélange des fines grasses de Petite-Rosselle avec des fines maigres de provenance diverses, de sorte que la consommation totale a été de 2.852.000 tonnes correspondant à une mise au mille de 1.260 kg.

	MOSELLE	MEURTHE- ET-MOSELLE	LUXEMB.	LUXEMB. PAR AIX
Janvier	297.462	297.039	147.140	54.396
Février	120.380	130.669	57.000	27.265
Mars	174.972	181.478	97.091	32.267
Avril	212.627	158.646	99.180	30.446
Mai	218.491	193.482	111.122	36.349
Juin	201.525	140.828	91.229	29.175
Juillet	245.641	135.522	96.932	31.378
Août	191.802	127.330	77.436	31.119
Septembre . . .	250.559	133.127	69.739	30.250
Octobre	228.460	134.363	93.867	32.404
Novembre . . .	200.387	161.426	95.231	28.919
Décembre . . .	190.193	159.417	89.906	33.107
	2.532.499	1.953.327	1.125.873	394.075

Les cokes ont été répartis du 1^{er} au 31 janvier par l'Office des houillères sinistrées, et ensuite par la société des cokes de Hauts-Fourneaux.

L'occupation d'une partie du bassin de la Ruhr, à partir du 11 janvier 1923, coupa court à l'essor de la métallurgie lorraine, en arrêtant brusquement et complètement les arrivages de coke de réparation.

La gravité de la crise qui en résulta est traduite éloquentement par le nombre de hauts-fourneaux en activité qui est tombé de 40 au 31 décembre à 27 dès la fin de janvier, puis à 13 au milieu du mois de mars. A cette époque le stock total de coke dans tout le bassin est descendu jusqu'à 2.500 tonnes, soit trois fois la consommation quotidienne de 1922 : c'est dire que les usines vivaient entièrement au jour le jour. La situation a été alors particulièrement angoissante pour les grandes aciéries qui, manquant de gaz par suite de l'arrêt de leurs haut-fourneaux, étaient en outre très à court de charbon en raison de la grève des charbonnages de la région.

L'arrêt total du travail a cependant pu être évité et la population ouvrière n'a eu à subir que quelques journées de chômage et une très faible réduction d'effectifs : de 27.422 au 1^{er} janvier le personnel est descendu à 24.602 en fin mars, et parallèlement, le nombre de postes par ouvrier inscrit de 25,4 en décembre 1922 à 22,8 en avril 1923.

À partir du mois d'avril, la reprise du travail dans les houillères de la Moselle, puis de la Sarre, l'arrivée des cokes anglais et américains commandés en hâte dès l'affirmation de la résistance passive (à des prix de l'ordre de 300 frs. la tonne rendu usine, et même davantage), enfin et surtout l'organisation des stockages dans la Ruhr ont amélioré progressivement la situation des usines sidérurgiques.

La signature des accords passés par les industriels allemands avec la Mission Interalliée de Contrôle des Usines et des Mines à Dusseldorf leur a même assuré en fin d'année un approvisionnement abondant, si bien qu'à ce moment leur activité était redevenue comparable à celle des derniers mois de 1922.

Le tableau suivant donne, mois par mois, une image de la situation d'après l'importance des arrivages de coke et le nombre des hauts-fourneaux à feu.

	ARRIVAGES DE COKE		NOMBRE DE
	DE RUHR	D'AUTRES PROVENANCES	HAUTS-FOURNEAUX A FEU EN FIN DE MOIS
Décembre 1922 ..	190.000		40
Janvier . . . 1923	105.000	70.000	27
Février . . . »	1.000	70.000	19
Mars »	5.000	70.000	15
Avril »	51.000	106.000	22
Mai »	70.000	123.000	29
Juin »	86.000	142.000	29
Juillet »	51.000	110.000	30
Août »	77.000	95.000	30
Septembre. . . »	71.000	103.000	31
Octobre »	75.000	119.000	33
Novembre. . . »	111.000	106.000	35
Décembre. . . »	135.000	105.000	37

La consommation de coke a été de 3.579.000 tonnes (auxquelles sont venus s'ajouter 433.000 tonnes de houille crue) en 1924.

Sur ce chiffre 2.023.000 tonnes (soit 56,5 %) ont été fournies au titre des réparations (d'après l'Association des Maîtres de forge de Lorraine, les usines de la Moselle auraient reçu en 1913 3.848.000 tonnes de coke de la Ruhr sur un total de 4.548.000 tonnes, soit 85 %) ; en dehors de deux périodes de ralentissement, l'une en mai (grève dans les houillères de Westphalie), l'autre en novembre (fin des opérations de la Mission Interalliée de Contrôle des Usines et des Mines), les arrivages de ce coke ont été très réguliers.

Ils ont été répartis entre les différentes sociétés d'abord par la S.C.O.F., puis par l'Office de répartition des cokes allemands (O.R.C.A.), définitivement constitué au mois de juin, qui a pris sa suite.

Le prix de vente du coke de réparation, après une chute brusque de 220 francs la tonne en janvier à 143,75 francs en février, est remonté à 150,75 francs en avril, puis à 153,75 francs en juin pour redescendre à 138,75 francs en octobre ; ce dernier prix, auquel il faut ajouter

les frais de transport depuis la frontière, était encore supérieur de plus d'un tiers à celui auquel la métallurgie allemande payait son combustible à la même époque.

En 1924, comme dans les années précédentes, les cokeries de la Moselle n'ont participé qu'assez faiblement au ravitaillement des usines métallurgiques de la région. Aux 125.000 tonnes de la cokerie de Sarre-et-Moselle sont venues s'ajouter 178.000 tonnes de la cokerie de Moyeuvre ; au total 303.000 tonnes, soit 8,5 % de la consommation totale.

En 1925, ce total atteignait 393.272 tonnes, ou 8,4 % de la consommation (consommation totale de coke : 3 millions 612.604 tonnes). Les arrivages de coke sont répartis comme suit, d'après leur provenance :

Bassin de la Ruhr et d'Aix-la-Chapelle	68,3	%
Nord et Pas-de-Calais	10,1	%
Moselle	8,6	%
Belgique	6,3	%
Loire et Loire-Inférieure	4,75	%
Sarre	1,8	%
Angleterre	0,1	%
Hollande	0,05	%

En 1926, les cokeries de la Moselle produisent au total 458.000 tonnes au regard d'arrivages étrangers à la Moselle de 3.578.000 tonnes. Le prix de cession aux usines du coke de réparation qui était au début de l'année de 145 francs environ la tonne sur wagon frontière Sierk, s'est élevé progressivement, en même temps que les changes étrangers, jusqu'à 230 francs en septembre. A partir de cette époque le prix de cession a été établi en marks d'abord à 16,50 marks, puis en fin d'année à 19,80 marks (à cette époque le prix sur marché libre était de 21 marks) sur wagon départ cokerie ; les frais de transport Ruhr-Sierck étant de 10,05 marks en moyenne, le prix sur wagon frontière ressortait en fin d'année à 179 francs contre 145 francs au début. Parallèlement le cours des cokes du Nord et du Pas-de-Calais sur wagon départ cokerie est

passé de 148 francs au début de janvier à 206 francs fin décembre.

En 1927, le prix du coke s'est sérieusement ressenti de la baisse générale et durable des cours des combustibles minéraux qui a été, en 1927, la conséquence de la fin de la grève des houillères britanniques et de la stabilité acquise des changes. Le coke allemand de la Ruhr (marché libre) qui au début de l'année était cédé sur wagon-départ à 21 marks la tonne, est passé progressivement à 16 marks à partir de fin novembre, ce qui fait ressortir à 164 francs environ, contre 188 francs en janvier, le prix de revient sur wagon-frontière (Sierck). Parallèlement le cours des cokes du Nord et du Pas-de-Calais sur wagon-départ cokerie est passé de 206 francs en janvier à 155 francs en décembre.

La consommation de coke a été de 3.832.000 tonnes, contre 4.133.000 en 1926. Devant les perspectives de baisse durable des prix les stocks ont notablement diminué et les arrivages n'ont été que de 3.720.000 tonnes. Les cokeries mosellanes ont satisfait aux 13,8 % de la consommation locale, contre 11,5 % en 1926 ; il n'en reste pas moins que nos mines sont dans une très large mesure tributaires de l'étranger. En 1927, on a remarqué une baisse notable sur les arrivages de coke de la Ruhr, au profit surtout des cokes belge et hollandais, par suite de dissensions sur les prix qui ont duré de juin à septembre.

En 1928, la consommation de coke a été de 4.092.000 tonnes, contre 3.832.000 en 1927. Les stocks ont marqué une certaine augmentation, les arrivages ayant été de 4.169.000 tonnes. Nous indiquons ci-après la répartition par provenance avec rappel de celle de 1927 :

Cokeries de la Moselle	12,7	13,8
Nord et Pas-de-Calais	12,3	13,5
Loire	0,9	2,3
Autres départements français .	—	0,2
Sarre	1,9	2,0
Ruhr	55,0	48,2

Aix-la-Chapelle	5,7	4,5
Belgique	9,2	12,7
Hollande	2,3	2,8

Au total la proportion de coke étranger est restée très importante, supérieure même à ce qu'elle avait été en 1927 (74,1 % au lieu de 70,2 %), bien que le prix du coke du Nord et du Pas-de-Calais ait été ramené de 155 francs à 150 francs la tonne sur wagon départ mine en mars et se soit maintenu à ce niveau jusqu'à la fin de l'année.

La consommation de coke dans les années suivantes, après avoir atteint un maximum en 1929-1930, diminue ensuite, comprimée par la crise ; cette diminution frappe surtout le coke étranger. On note en 1933 une reprise sensible.

Consommation de coke (en tonnes)

	1929	1930	1931	1932	1933
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
Coke métal-					
lurgique					
étranger ..	2.906.934	2.353.011	1.563.399	894.998	1.062.860
Coke métal-					
lurgique					
français . .	1.440.846	1.679.485	1.537.477	1.154.898	1.328.896

CONCLUSIONS

BIBLIOGRAPHIE

- Axel SÖMME. — La Lorraine métallurgique. 1930.
- Die deutsche Kohlenwirtschaft. 1929. Ausführungen des Sachverständigen Dr. Haslacher über die Gewinnung der Nebenprodukte der Kohle (pp. 271-276). ,
- Les forces économiques du monde. Berlin, 1930.
- Bulletin du Comité des Houillères. — 20 janvier 1934.
— 20 février 1934.
- Henry de PEYERIMHOFF. — Le problème houiller. 1925.
- Henry de PEYERIMHOFF. — Le charbon. In : Revue des Deux Mondes. Avril 1931.
- Robert FABRE. — La crise charbonnière en France et les salaires des mineurs. In : Revue Politique et Parlementaire, 1931.
- « Je suis partout ». — Numéros du 11 mai 1935 et du 15 juin 1935.
- « Le Journal des Mines et des Valeurs Industrielles » : Numéro du 15 juin 1935.
- Rapports du service des mines de la Moselle. 1929-1934.
- Antoine ZISCHKA. — La guerre secrète pour le pétrole.

Le rapport annuel du « Reichskohlenverband » constatait en 1934 que la consommation charbonnière mondiale, en baisse continue depuis 1929, avait marqué un nouveau recul en 1932. L'extraction avait parallèlement diminué de 12 % par rapport à 1931. Par rapport à 1929, la production houillère faisait apparaître un recul de 29 % et celle du lignite, un recul de 27,4 %.

La production charbonnière mondiale en 1932 se répartissait entre la houille et le lignite à raison de 84,6 % et 15,4 % au lieu de 85,2 % et 14,8 % en 1931, alors qu'en 1913, la part de lignite ne s'était élevée qu'à 9,6 %. La production et la consommation du lignite augmentent lentement ; c'est un signe des temps en particulier, l'emploi du lignite se généralise dans certains pays pour la production de gaz et d'énergie électrique et de plus en plus on utilise des briquettes de lignite pour le chauffage domestique et l'industrie.

Par contre, la production de coke a rétrogradé en 1932 de 18,8 % par rapport à 1931 et de 46 % par rapport à 1929, et celle des agglomérés de houille a subi un recul de 7,6 % par rapport à l'année précédente et de 24,3 % sur 1929. L'Amérique a enregistré un recul particulièrement sensible en 1932 : les Etats-Unis ont réduit leur extraction houillère de 18,8 % par rapport à 1931, de 41,7 % par rapport à 1929 ; leur production de coke a diminué dans les mêmes périodes de 35 à 63,4 % et celle des briquettes de 32,6 et 61,2 %. En Europe, la production de houille a accusé une diminution de 8 % par rapport à 1931 et de 20,4 % par rapport à 1929 ; celle de coke, de 11,8 et de 36 % ; celle de briquettes de 7 et de 23 %. La production houillère de la France a diminué de 7,5 % par rapport à 1931, de 14 % par rapport à 1929, et sa production

de lignite de 4,7 % et de 17 % respectivement. Les cokeries ont fourni 27,8 % de moins qu'en 1931 et 35,7 % de moins qu'en 1929.

Production mondiale de houille pendant la crise

(en millions de tonnes)

1913.....	1.215,8
1929.....	1.322,1
1930.....	1.214,5
1931.....	1.066,2
1932.....	939,0

Dans quels termes peut-on formuler le problème charbonnier pour la France ? La production française peut fournir aisément 55 millions de tonnes, chiffre de 1930. En raison de l'apport prochain des nouvelles mines lorraines de Saint-Avold et de Faulquemont, on atteindra 59 ou 60 millions de tonnes. A l'opposé, la consommation française normale doit être évaluée à 85 millions de tonnes, malgré les 90 millions de tonnes de 1929, année où la consommation atteignait son paroxysme. Il y a donc normalement un déficit annuel de 30 millions de tonnes qui sera réduit dans quelques années à 25 millions. Tout le problème est là : satisfaire notre consommation en comblant le déficit charbonnier par des importations, mais limiter, doser, contingenter ces importations de façon à ne pas brimer nos propres houillères. Or, que s'est-il passé ? Il a été introduit en France, en 1930, l'équivalent de 37 millions de tonnes de houille ; si l'on tient compte des 2,5 à 3 millions de tonnes que la houillère française expédie sur les marchés proches de l'étranger, il eût suffi, au maximum, de 34 à 35 millions de tonnes d'apports extérieurs pour assurer très largement l'approvisionnement en combustible du pays. Le surplus d'offre étrangère, troublant davantage notre marché à mesure que les besoins se détendaient, provoqua le stockage et le chômage. Il aggrava la crise dont souffre notre travail national et le déficit

de notre balance commerciale, qui atteignait 9,5 milliards. La valeur d'ensemble des importations de charbon en provenance de l'étranger s'inscrivit, sans l'appoint de la Sarre, à près de la moitié du total, à 4.338 millions de francs : 880.000.000 francs-or.

Consommation en charbon des principaux pays du monde

(en millions de tonnes)

	1929	1931	1932
Grande-Bretagne	178,9	160,7	154,9
Belgique et Luxembourg	37,5	32	25,5
Allemagne	168,1	121,3	111,1
Pays-Bas	12,8	12,4	12,3
Pologne	32,5	24,3	18,5
Tchécoslovaquie	29,5	23,9	20,8
Autriche	9,3	6,8	5,8
Hongrie	4,2	2,8	2,4
Italie	15,7	11,8	9,3
Espagne	9,3	8,4	7,9
U.R.S.S.	37,6	55,1	54,5
Suisse	3,7	3,5	3,5
Suède	7,1	6,8	6,6
Norvège	3,2	2,6	2,7
Danemark	5,9	5,7	5,4
Etats-Unis	528,2	381,6	310,9
Canada	30,7	21,9	19,3
Argentine	3	2,6	2,3
Brésil	2,5	1,4	—
Chili	1,2	0,9	0,9
Indes britanniques	23,3	21,3	17,9
Chine	15,6	15,8	14,3
Japon	44,5	37,4	—
Union sud-africaine	9,8	9	8,3
Australie	11	8,2	—
Nouvelle-Zélande	1,7	1,4	—

En 1930, nous parvinrent de Grande-Bretagne 13,5 millions de tonnes, 60 % de plus qu'en 1928 ; d'Allemagne, un peu plus de 5 millions ; de Belgique 3,5 millions ; des Pays-Bas 1,5 million ; de Pologne 760.000 tonnes. 18 millions, environ la moitié de l'importance totale, empruntent la voie maritime et débarquent dans nos ports ;

Rouen seul reçoit près de 5,5 millions de tonnes, acheminées pour la presque totalité vers la région parisienne. Les Etats étrangers, l'Angleterre, l'Allemagne, la Pologne, aménagent des avantages divers à leurs exportateurs ; parfois ceux-ci constituent de véritables manœuvres de dumping. C'est ainsi qu'on a vu attribuer en Angleterre pendant trois ans une prime de 2 à 4 shillings par tonne aux charbons anglais exportés du Yorkshire et des districts voisins, qui, à ce prix, ont poussé leurs expéditions vers la France au delà du million de tonnes. Il y faut joindre l'économie de prix de revient réalisée partout par la diminution des salaires. Il y a surabondance de houille en Europe, bien que la production du charbon ait été accrue de 8 % à peine sur 1913. Pour déverser à l'extérieur leur trop-plein, les grands bassins exportateurs mettent en jeu tous leurs moyens. Ils attaquent, et jusqu'à ce que l'ordre soit mis dans leurs affaires, il faut qu'ils attaquent. Comment ne choisiraient-ils pas pour objectif principal, le marché le plus large et le plus ouvert du monde ? Aucun pays n'importe, comme la France, l'équivalent de 327 millions de tonnes de houille crue annuellement.

Comment nous défendre ? « Mettre la houillère française en mesure de soutenir les poussées qui s'exercent sur elle, note M. de Peyerimoff, déceler ses points de moindre résistance, lui conserver la place qu'un souci attentif de l'avenir recommande de prévoir dans l'approvisionnement national, répartir dans de convenables conditions de qualité et de prix les zones de débit respectives des divers bassins français et des compétiteurs extérieurs, de façon que l'économie nationale tout entière y trouve son compte, là se trouve présentement, semble-t-il, l'essentiel du problème du charbon français ».

Mais pourquoi notre charbon lutte-t-il dans des conditions désavantageuses contre les importations, pourquoi arrive-t-on à cette situation paradoxale que les houillères d'un pays organiquement déficitaire en charbon ont dû

constituer des stocks souvent démesurément gonflés ? Le dumping étranger ne saurait tout expliquer ; il y a surtout les hauts prix d'extraction et de transport auxquels nos houillères sont contraintes. Les causes de ces hauts prix sont nombreuses :

1° Il y a d'abord la diminution de la consommation française depuis 6 ans. En avril 1935, le Comité des Houillères de France constatait que les stocks avaient augmenté de 341.000 tonnes par rapport à l'année précédente du fait que les entrées de charbon sarrois avaient pris une avance de 319.000 tonnes ; comme nous l'avons indiqué plusieurs fois, la concurrence de ces charbons sarrois est surtout sensible en Lorraine. En regard, on constate l'accroissement de l'extraction en Grande-Bretagne de 14 millions de tonnes, une augmentation de la consommation allemande de 14 millions de tonnes également, un abaissement des stocks dans le seul bassin de la Ruhr de 2 millions.

2° Il y a la substitution partielle, dans l'alimentation des chaudières diverses et la production de la force motrice, du pétrole et de l'énergie hydroélectrique à la houille.

3° Il y a le chômage, qui, s'il est actuellement en diminution, n'en coûte pas moins fort cher aux sociétés houillères. Car la charge intégrale du paiement des diverses indemnités de chômage est supportée par les sociétés houillères, en vertu de dispositions qui ne valent que pour cette seule industrie.

4° Il y a des charges fiscales d'un poids considérable, en 1930, 23 fois plus lourdes qu'en 1913 : 11 fr. 65 par tonne marchande. En 1934, le total des impôts acquittés par les charbonnages se montait encore à 8 fr. 95 par tonne, soit 18,5 fois la charge d'avant-guerre.

5° Il y a le bouleversement complet des conditions de concurrence entre houillères françaises et houillères étrangères, par suite de l'instabilité des monnaies.

6° Il y a les frais de transport très lourds pour nos propres combustibles, qui s'opposent au jeu des subventions, abattements, primes diverses, niveau très bas des frets maritimes à l'étranger.

7° Il y a les frais considérables d'extraction, bien supérieurs en France qu'en Galles du Sud, Northumberland, Ruhr, Haute-Silésie polonaise, Limbourg hollandais, bassins qui fournissent, avec Liège, Mons, Charleroi, le Limbourg belge, la plus grande partie des combustibles introduits en France. Le gîte houiller, en France, est plus profond, plus tourmenté ; ses couches sont moins puissantes. Car l'outillage mécanique, l'électrification, l'emploi de l'air comprimé sont poussés aussi loin qu'à l'étranger en général, beaucoup plus loin qu'en Grande-Bretagne.

8° Il y a le faible rendement ouvrier de 833 kg en France, contre 1.450 en Silésie, 1.410 en Ruhr, 1.100 en Angleterre. Il est vrai qu'en Belgique, il n'est que de 580 kg.

9° Il y a enfin la répartition géographique de nos bassins houillers qui est telle — les deux principaux : Nord-Pas-de-Calais et Lorraine fournissant 41 millions de tonnes ou $\frac{3}{4}$ de la production nationale, sont, l'un, à l'extrême-nord, l'autre, à l'extrême-est du territoire — qu'une bonne moitié de France se trouve, par la force des choses, plus proche des charbonnages étrangers que des charbonnages nationaux, si l'on tient compte des frais de transport par fer et par eau. La Seine et le Rhin s'ouvrent aux charbons britannique, allemand, polonais, dirigés vers la région parisienne ; aux charbons allemands et hollandais orientés vers l'est du pays.

Les houillères françaises sont simplement défendues par un droit de 2 francs, qui n'a guère que la valeur et le caractère d'un droit de statistique.

Si le marché charbonnier n'a, au cours de l'année 1934, bénéficié d'aucune amélioration sensible ; si une

compagnie comme celle d'Anzin a dû continuer à réduire ses effectifs, il est cependant, dans la situation générale des signes très favorables. Il faut, à ce point de vue, noter la proportion des charbons précédemment fournis par la Sarre qui bénéficiera désormais aux mines françaises et qui, fixée annuellement à deux millions de tonnes, correspond à douze journées de travail supplémentaires par an, pour l'ensemble des houillères françaises.

D'autre part, des volontés d'accord apparaissent sur le marché intérieur, et même sur le marché international, en vue d'une organisation plus ordonnée de la production et de la vente. Enfin des résolutions ont été adoptées par la Conférence impériale coloniale, dont l'application, si elle se réalise, devra favoriser utilement la reprise de l'exportation des charbons français dans nos colonies.

Quant au cours des actions, du 1^{er} au 8 mai 1935, Courrières est passé de 244,50 à 248, Vicoigne de 518 à 543, Béthune de 4.900 à 5.000, Sarre-et-Moselle de 395 à 439, Aniche de 1.580 à 1.601, Anzin de 782 à 814, Ostricourt de 1.020 à 1.061.

Pour Sarre-et-Moselle, les résultats de l'exercice 1934, tels qu'il furent connus en juin 1935, s'avérèrent fort satisfaisants, d'ailleurs supérieurs à ceux de la plupart des autres charbonnages. Le bénéfice net de l'exercice 1934 est de 21.467.928 frs., contre 19.746.929 frs. en 1933, formant avec le report antérieur, un total créditeur de 24 millions 251.548 francs au lieu de 25.193.189 francs. Au bilan, les immobilisations sont décomptées après amortissements pour 188 millions 534.442 francs contre 185.363.884 francs; les approvisionnements et stocks varient peu à 31.595.765 francs contre 31.360.617 francs; les valeurs se montent à 50.561.911 francs contre 67.417.121 francs; les débiteurs à 63.966.721 francs contre 25.160.556 francs; les provisions sont inchangées à 117 millions de francs. Les créiteurs reviennent de 53.046.947 francs à 45.694.267 francs.

Certains abus dans la délivrance des autorisations d'importation à réaliser au titre du contingent normal ont conduit à des dépassements sérieux des quantités de charbon dont l'entrée en France avait été permise. Lorsqu'on a voulu résorber ces dépassements, on le fit en réduisant de 10 % le contingent autorisé, pénalisant ainsi des importateurs et des consommateurs qui n'étaient nullement responsables des errements incriminés.

Notons certaines tendances récentes qui cherchent à réagir contre la situation difficile de nos houillères, tendances dont on peut prévoir la réussite sans trop s'aventurer. D'abord on cherche à augmenter la valeur professionnelle des ouvriers en poussant à la rationalisation du travail, en développant l'enseignement technique, en augmentant l'activité des ouvriers caractérisée par le taux de chômage volontaire. En 1927, l'extraction était de 52,5 millions de tonnes pour 330.000 ouvriers inscrits ; en 1930, elle était de 55 millions pour 300.000 ouvriers inscrits ; le progrès est sensible ; c'est une réussite au point de vue économique ; mais n'est-il pas à craindre qu'elle élargisse le chômage toujours menaçant, les opérations au jour nécessitées par l'amélioration de la qualité du charbon mis en vente et l'obtention des sous-produits n'offrant pas aux ouvriers les compensations de travail nécessaires ?.

On améliore également la présentation des produits livrés à la clientèle par une série d'opérations mécaniques : triage, dépoussiérage, lavage, mélanges, afin d'avoir une classification aussi complète que possible. On se propose d' « élargir l'échantillonnage des qualités qu'offre le gisement national, pour fournir à la cokerie, aux foyers domestiques, par distillation fractionnée préalable et amaigrissement des charbons gras et flambants qui constituent le type dominant de notre production, l'aliment demandé en grande partie, aux fournisseurs étrangers ». On trouve sur place un emploi aux produits infé-

rieurs, par l'installation de centrales électriques ou de gazogènes, ces produits étant frappés de prix de transport prohibitifs. « Enfin se dévoile une direction qui sera probablement la plus intéressante et la plus féconde pour l'avenir ; la houille n'est qu'un hydrocarbure solide, c'est-à-dire un des types de cette série prodigieusement variée de composés qui, solides, liquides ou gazeux, alimentent toute la chimie et une grande partie de l'industrie moderne. Ces composés sont extrêmement inégaux de valeur ou d'intérêt, tels d'entre eux banals et dédaignés, tels autres prodigieusement recherchés. A l'artiste de talent qui saura jouer sur ce clavier mobile les variations désirées par le marché, on peut dire que le plus magnifique cachet est assuré. Traité par l'hydrogène sous des pressions, sous des températures diverses, en présence d'effluves électriques, de rayons ultra-violet, de catalyseurs variés, le charbon fournit les décompositions et les réactions les plus inattendues ; on peut en tirer, on en tirera certainement, non seulement les essences, les huiles et les pétroles, mais dans chacune de ces familles chimiques, les composés les plus désirés et par conséquent les mieux payés ».

Il serait à désirer par ailleurs que le gouvernement intervienne pour réprimer le dumping étranger, pour élever des droits de douane appropriés contre lui, pour déterminer une répartition géographique des licences d'importation, pour réaliser certaines promesses faites au moment de la convention d'Essen, telles que l'abaissement des tarifs de transports. Alors, mais alors seulement, les houillères françaises pourraient se développer librement et prendre la place qui leur revient de droit sur le marché français.

Quant aux charbonnages lorrains, ils demanderaient tout particulièrement, de même que la Chambre de Commerce de Metz et le Conseil Général de la Moselle, la construction d'un embranchement Bénig-Bénestroff qui raccourcirait de 20 kilomètres les trajets vers Nancy et ses

au delà. Le réseau d'Alsace-Lorraine n'a pas jusqu'à présent, donné son accord et il n'est guère probable, indépendamment de sa situation financière, qu'il soit un jour disposé à accueillir un projet dont l'exécution conduirait à une dépense de 40.000.000 de francs environ pour aboutir finalement à une diminution de recettes.

De la même manière, ils verraient avec grand intérêt l'établissement d'une gare d'eau au confluent du Merle et de la Rosselle avec le canal de jonction via Thédینگ, Farschviller et Puttelange vers le canal des houillères, qui dégrèverait de façon notable les expéditions par eau actuellement précédées d'un transport par fer extrêmement coûteux, présenterait le plus grand intérêt. Mais la réalisation d'un tel programme ne paraît guère envisagée, bien que l'on puisse compter sur la participation financière des houillères.

Notons que la concurrence de la houille blanche n'est pas à craindre dans la région de nos houillères. Certains avaient parlé d'électrifier notre réseau ferré, et de l'alimenter, au moins en grande partie, grâce au courant fourni par l'usine de Kembs, sur le Rhin. Toutefois, on a rejeté ce projet en faisant remarquer que l'usine de Kembs, très exposée, pouvait, en cas de guerre, être détruite par un raid de l'adversaire, et que nos transports seraient ainsi paralysés.

Nous voudrions, pour terminer, donner quelques éclaircissements sur un point assez original de l'économie mondiale actuelle : la concurrence du pétrole et du charbon. En 1920, quelques financiers fondaient, avec le Dr. Bergius, les premières grandes installations pour l'expérimentation de la liquéfaction du charbon. Peu de temps après, la « I.-G. Farben » acquit les brevets du Dr. Bergius. En mélangeant du charbon finement moulu à l'huile, en le soumettant à une haute pression et à une haute température, on obtient, après addition d'hydrogène, du benzène, de l'huile à machine ou toute autre huile que l'on

désire. Le benzène est d'excellente qualité, et on a l'avantage de pouvoir mouler exactement la production sur la demande. Il est probable que la France, en tirant des carburants divers de son charbon et de celui de ses colonies, pourrait amplement se suffire à elle-même. Bien entendu, des protestations s'élevèrent, et une polémique s'engagea en particulier dans la presse britannique, entre M. Gordon, directeur du comité d'utilisation de la houille, et M. Dalley. Ce dernier cherchait à faire intervenir un facteur d'interdépendance et non de concurrence, en déclarant que, grâce au pétrole, la consommation d'acier nécessaire à la construction des automobiles, pipes-lines, navires-citernes, etc. s'était développé en Grande-Bretagne de 13.375.000 tonnes en 15 ans, et 53.500.000 tonnes de charbon ayant été utilisées par contre-coup pour la production de cet acier, l'industrie pétrolière avait ainsi favorisé les charbonnages.

Tout en admettant que le développement des besoins d'acier de l'industrie pétrolière avait donné un élément d'activité à l'industrie houillère, M. Gordon critiquait les chiffres fournis par M. Dalley ; ce dernier en effet, en basant ses calculs sur une période d'expansion de l'industrie pétrolière telle qu'il ne s'en produira plus jamais, tentait de faire passer au second plan le fait essentiel constitué par l'empiètement continu du mazout sur le marché des combustibles. On estime actuellement à 2.250.000 tonnes de charbon annuellement la quantité à laquelle s'est ainsi substitué le mazout. En outre, la diminution des exportations houillères britanniques est due pour une bonne part aux progrès des ventes de mazout aux clients étrangers des charbonnages anglais. On estime à 6 millions de tonnes au moins la quantité annuelle de houille remplacée par le mazout en Europe et en Amérique du Sud. « L'emploi en Grande-Bretagne du mazout importé pour remplacer la houille comme combustible, ajoute M. Gordon, est absolument inutile, puisque la houille ou ses dérivés peuvent être mis en œuvre, dans tous les cas, dans des conditions

plus économiques que le mazout. C'est ce que comprennent d'ailleurs les entreprises qui, en nombre croissant, étudient actuellement les avantages que leur procurera le retour au combustible solide ». Il est donc à supposer que dans un avenir proche, grâce aux progrès rapides de la technique, les dérivés du charbon repousseront sur le marché mondial et national le pétrole, dont l'offensive avait d'abord été victorieuse.

Il n'est pas douteux que l'Allemagne, grâce à son charbon, va être en 1936 en mesure de couvrir, si elle le désire, une importante fraction du tonnage de pétrole qu'elle importait jusqu'ici.

Les recherches de l'Imperial Chemical seraient suffisamment avancées pour qu'il soit possible de mettre en route une usine capable de produire 100.000 tonnes d'essence synthétique par an (120.000 gallons par jour), soit 4 % des besoins normaux de la Grande-Bretagne. Les frais d'établissement de l'usine s'élèveront à 3 millions de livres. La production d'une tonne d'essence nécessitera 4 tonnes de houille dont le prix serait actuellement de 2 d. C'est également le prix (à peu de choses près) de l'essence naturelle cif port anglais. La perte sera couverte par le gouvernement.

La Russie elle-même viendrait à cette fabrication. Suivant certaines informations, une usine d'essence synthétique serait en voie de construction dans la région de Khar'kov. La matière première serait fournie par les gisements ukrainiens de lignite que l'on traiterait suivant un procédé conçu par l'Institut pour la chimie du pétrole de Khar'kov. La mise en service devrait avoir lieu dans le courant de 1936.

L'application généralisée des nouveaux procédés d'extraction augmentera sensiblement de l'extraction houillère, à cause de la diminution consécutive de la consommation du charbon sous sa forme brute. Par contre, et malgré la concurrence de plus en plus vive de la houille

blanche, il est certain que le rendement des entreprises minières croîtra avec la meilleure utilisation des éléments constitutifs de la houille. La qualité des produits livrés par les mines, tant pour la houille que pour les dérivés de celle-ci, saurait même, en cas de besoin, compenser une éventuelle diminution de la consommation de tonnages de houille. Dans cette dernière hypothèse, l'extraction houillère diminuant — sans que d'ailleurs le rendement économique des charbonnages en soit affecté — en même temps que les usages divers du charbon augmentent — situation apparemment paradoxale — certains pays pauvres en réserves houillères ou à faible extraction pourront parfaitement subvenir à leurs propres besoins ; par contre, les pays riches en houilles, ou à réserves énormes mais non encore exploitées, comme la Chine, devront restreindre leur extraction ou ne pourront jamais lui donner une extension considérable, et ne devront compter qu'avec un marché étranger minime. On peut donc prévoir un certain repliement économique des pays sur eux-mêmes, tout au moins dans le domaine de l'industrie et du commerce des carburants et du charbon. La période dominée par la prodigieuse valeur industrielle et économique du pétrole décline pour être remplacée par une nouvelle ère du charbon, plus équitable, puisque la nature généreuse a rendu les gisements de charbon nombreux, puisque le globe terrestre en est parsemé, et qu'un monopole mondial de fait, paraît absolument inconcevable.

Vu : *Le Doyen,*
Edgard ALLIX.

Vu : *Le Président de la Thèse,*
J. LESCURE.

Vu et permis d'imprimer
Le Recteur de l'Académie de Paris
S. CHARLÉTY.

BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE

FACULTE DE DROIT, — PARIS

AGUILLON. — Législation des mines. 1903.	22.237
AJAM. — La question des mines (in : L'information parlementaire, 1900).	51.341
BERTHÉLÉMY. — La réforme du régime minier.	34.161
DELECROIX. — Traité de la législation des sociétés des mines. 1878.	29.528
DUPONT. — Développement à l'appui des propositions de modifications à la loi de 1810 (1875).	355
BERTHÉLÉMY. — Traité élémentaire de droit administratif. 1930.	85.717
HAURIOU. — Précis de droit administratif. 1927.	85.733
DALLOZ. — Code administratif. 1933.	
DE FOVILLE. — Houille et fer. Académie des Sciences morales et politiques. 1904. Tome 162.	45.124
BLOCH. — Les houillères françaises en 1926. In : Revue politique et parlementaire. 1926, Tome 129.	45.288
FRAIGNEAU. — L'industrie houillère. In : Revue d'économie politique. Tome 39. 1924.	45.233
FRAIGNEAU. — L'industrie houillère. In : Revue d'économie politique. Tome 39. 1925.	45.233
PARENT. — Rationalisation de l'industrie houillère française. Revue économique internationale. 1930. Tome. 3.	45.489
FABRE. — La crise charbonnière en France. Revue politique et parlementaire. 1931. Tome 46.	45.288
VIDAL DE LA BLACHE. — La France de l'Est.	38.812

- ROUSIERS. — Les grandes industries modernes. Tome I : L'industrie houillère. 1924. 98.138
- PETIT. — L'importance des arrivages de la Ruhr. Revue d'économie politique. 1924. 45.233
- LAUFENBURGER. — Métallurgie et houille en Alsace-Lorraine. Revue économique et politique. 45.233
- MAURICE BAUMONT. — La grosse industrie allemande et le charbon. Paris. 1928. 70.006
- BOSENICK. — L'exploitation du charbon en Prusse. In : Zeitschrift für Staatswissenschaft. Supplément 19. 1906. 45.239-2
- Comité Central des Houillères. — Circulaires 1930 et sqq. 23.288
Juripruden. 1928 et sqq. 45.996
- Conseil National Economique. — Industrie. 7^e série de rapports. L'industrie houillère française. 1933. 95.021 (série 7)
- FLORIS DELATTRE. — L'Angleterre d'après-guerre et le conflit houiller. 1919-1926. Paris. 1930. 43.069
- Les forces économiques du monde. 96.162
- MARTEAU. — L'industrie houillère en France. Paris. 1886. 31.252
- PÉCHAR. — La houille et le fer dans tous les pays du monde. Paris. 1878. 27.560
- PÉCHAR. — La houille et le fer en Allemagne. Berlin. 1880. 37.510
- SAYOUS. — La crise allemande de 1900-1902. 1903. 35.326
- SAYOUS. — La crise allemande et ses remèdes. In : Revue économique internationale. Juillet. 1932. 51.167
- GRUNER. — Les houillères françaises. In : Revue politique et parlementaire. 1906. Tome 49. 45.288
- PARENT. — Le problème du charbon à Genève. Revue d'économie politique. 1930. 45.233
- LÉMONON. — Richesses lorraines et alsaciennes. In : Revue politique et parlementaire. 1926. Tome 27. 45.238
- AXEL SÖMME. — La Lorraine métallurgique. 1930. 15.517
- LAFFITTE. — L'essor économique de la Lorraine. 1.410
- H. DE PEYERIMHOFF. — Le problème houiller. Paris. 1925. 51.191
- Memorandum sur l'industrie du charbon. Publication de la Société des Nations. Genève. 1924. 9.986-52
- Le problème du charbon. — Publication de la Société des Nations. Genève. 1929. 9.986-15
- MAX HERMANT. — Les paradoxes économiques de l'Allemagne moderne. 43.654

LORD MELCHETT. — La politique de l'industrie.	100.439
JEAN DE PANGE. — Ce qu'il faut savoir de la Sarre. 1934.	101.553
MARVAUD. — Le territoire de la Sarre, son évolution économique et sociale. 1924.	41.018
VIDAL DE LA BLACHE. — Le bassin de la Sarre. 1923.	40.610
D'ARMONEL. — L'office des houillères sinistrées du Nord, du Pas-de-Calais et les charbons de réparations.	70.000-6
Die Deutsche Kohlenwirtschaft. Berlin. 1929.	95.041 (5)
HELMUT DIETRICH. — Die Kohlenversorgung Süddeutschlands. Thèse Wurzburg. 1930.	45.316
Festschrift für Ludwig Wieringer. Kohlenhandelsfragen. Berlin. 1925.	43.230
AXEL SCHMIDT. — Die Steinkohle in Oberschlesien und an der Saar. 1919 (In : Finanz-und Volkswirtschaftliche Zeitfragen).	98.266-42
HANS SPETHMANN. — Der Englische Bergarbeiterstreik und das britische Kohlenproblem. Iena. 1926.	43.181
ERNST STORM. — Geschichte der deutschen Kohlenwirtschaft von 1913-26. Berlin. 1926.	41.592
FRECH. — Kohlenvorräte der Welt. Stuttgart. 1927.	98.266-43
Der deutsche Stahltrust. — Paul Ufermann. 1927.	43.007
ERICH WOLFF. — Die Unternehmungsorganisation in der west-deutschen Eisenindustrie. Berlin. 1930.	45.300-398
GEORG GOTHEIN. — Reichsbergbau monopol. 1916.	98.266-29
RESPONDEK. — Wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Frankreich. 1929.	43.312
HANS EULENBURG. — Probleme der deutschen Handelspolitik. 1925.	98.230-11

ARCHIVES DEPARTEMENTALES DE LA MOSELLE PREFECTURE DE LA MOSELLE-METZ

Dossier I. S. Circulaires 411. 1810-1868

- Circulaire ministérielle du 9 avril 1851. I. S. Mines. Circulaires 411. 1810-1868. N° 27.
- Circulaire ministérielle du 30 avril 1861 sur la demande en concession de mines. I. S. Mines. Circulaires 411. 1810-1863. N° 19.

- Instruction pour l'exécution de la loi du 21 avril 1810 sur les mines, minières et carrières. Du 3 août 1810. I. S. Mines. Circulaires 411. 1810-1868. N° 3.
- Décret impérial relatif à l'assiette des redevances fixes et proportionnelles sur les mines. Du 6 mai 1811. I. S. Mines. Circulaires 411. 1810-1868. N° 21.
- Circulaire tendant à faire établir une « description par départements des gîtes de minerais métalliques (mines ou minières) et de combustibles ». 28 mars 1837. I. S. Mines. Circulaires 411. 1810-1868. N° 7.
- Circulaires sur l'établissement de la redevance proportionnelle des mines. 12 avril 1849, 14 juin 1852, 6 décembre 1860, 5 août 1866. I. S. Mines. Circulaires 411. 1810-1868.
- Lettre du préfet de la Moselle au ministre des Travaux publics. Du 9 février 1853. I. S. Mines. Circulaires 411. 1810-1868.
- Lettre du préfet de la Moselle à l'ingénieur en chef des mines de la Moselle. Du 14 décembre 1852. I. S. Mines. Circulaires 411. 1810-1868.
- Circulaire du ministère des Travaux publics relative au bornage des concessions de mines. Du 16 novembre 1852. I. S. Mines. Circulaires 411. 1810-1868.
- Lettre de l'ingénieur en chef des mines de la Moselle au préfet de la Moselle. Du 29 décembre 1852. I. S. Mines. Circulaires 411. 1810-1868.
- Etat des mines et minières métalliques abandonnées ou qui n'ont point encore été exploitées en France. Publication du ministère de l'Intérieur. 1826. I. S. Mines. Circulaires 411. 1810-1868.
- Lettre du préfet de la Moselle au sous-secrétaire d'Etat des Travaux publics. Du 24 mai 1846. I. S. Mines. Personnel 412. 1800-1870.
- Rapport de l'ingénieur des mines de la Moselle sur la situation de l'industrie minière et métallurgique du département pour l'année 1862. Archives de la Moselle. I. S. Mines. Personnel 412. 1800-1870.
- Rapport de 1863. — Même référence.
- Rapport de 1864. — Même référence.
- Statistique de l'ingénieur des mines Barré pour servir à la statistique de l'industrie minérale de 1864. — Même référence.

Lettre du préfet de la Moselle au Conseil général, session de 1864. Datée du 22 août 1864 et reproduisant le rapport de l'ingénieur en chef de 1864.

Rapport de 1865. — Même référence.

Rapport de 1866. — Même référence.

Rapport de 1867. — Même référence.

Rapport de 1868. — Même référence.

(Tous ces rapports sont manuscrits. Datés de juillet.)

Communication du préfet de la Moselle au Conseil général du 23 août 1869.

*Dossier I. S. Mines. Inspections. Visites des mines.
Accidents. 415. 1833-1870.*

Lettre du ministère des Travaux publics accusant réception du procès-verbal de la visite des mines de 1869. Daté du 5 mars 1870.

Rapport de l'ingénieur des mines de 1869. Du 28 février 1870.

Lettre du préfet de la Moselle au ministre des Travaux publics du 20 mars 1869.

Lettre du ministre des Travaux publics au préfet de la Moselle du 10 août 1869.

Lettre de M. Pougnet au préfet de la Moselle du 4 mai 1868.

Lettre des houillères de Carling à M. Pougnet du 8 mai 1868.

Lettre du ministère des Travaux publics, accusant réception du procès-verbal de la visite des mines en 1867. Datée du 5 mars 1868.

Lettre du ministère des Travaux publics accusant réception du procès-verbal de visite des mines en 1866. Datée du 4 novembre 1867.

Lettre du ministère des Travaux publics accusant réception du procès-verbal de visite des mines en 1865. Datée du 7 juillet 1866.

Lettre du ministère des Travaux publics au préfet de la Moselle. Du 25 avril 1849.

Lettre de l'ingénieur en chef des mines de la Meurthe-et-Moselle au préfet. Datée du 6 novembre 1836.

Lettre de l'ingénieur en chef des mines de la Meurthe-et-Moselle au Préfet. Datée du 5 novembre 1836.

- Lettre de la préfecture à l'ingénieur de la mine de Schoenecken.
Datée du 10 février 1837.
- Lettre de la Direction générale des Ponts et Chaussées et des
Mines au préfet de la Moselle. 2 février 1838.
- Lettre de l'ingénieur en chef des mines au préfet. 29 décembre 1843.
- Lettre du ministère des Travaux publics accusant réception du
procès-verbal de visite des mines dressé en 1842. 12 avril 1843.
- Rapport de l'ingénieur des mines Jacquot pour 1852.
- Rapport de l'ingénieur des mines Jacquot pour 1853.
- Lettre du 3 août 1844 du ministère des Travaux publics au
préfet.
- Lettre du 30 août 1844 du préfet au ministère des Travaux
publics.
- Lettre du 5 septembre 1844 du ministère des Travaux publics
au préfet.
- Lettre du 6 octobre 1866 du ministère des Travaux publics au
préfet.
- Lettre du 25 septembre 1866 du préfet au ministère des Travaux
publics.
- Lettre du 1^{er} septembre 1866 de l'ingénieur en chef des mines au
préfet de la Moselle.
- Lettre du 14 août du ministère des Travaux publics au préfet.
- Lettre du 18 juillet du ministère des Travaux publics au préfet.
- Lettre du 16 juillet du préfet au ministère des Travaux publics.
- Lettre du 12 juillet du préfet au ministère des Travaux publics.

Registre d'ordre. 541. Demandes d'autorisation diverses.
1810-1837.

- 15 mars 1810. — Demande de concession des mines de houille
à Valmünster.
- 12 avril 1810. — Permission de recherche de houille à Val-
münster accordée à M. Drion, « associé directeur des
Forges du Bas-Rhin et propriétaire de celles de Berenthal ».

- 17 janvier 1812. — Demande de permission de recherche de houille dans le canton de Tholay.
- 20 septembre 1816. — Demande de recherche de houille sur le territoire de Forbach et de Schoeneck, « dans la propriété de M. le baron des Deux-Ponts ».
- 30 octobre 1817. — Demande de concession de houille sur le territoire de Forbach et de Schoeneck, par Thiriet, Gangloff et Cie.
- 9 janvier 1818. — Demande de concession de mines de houille sur leurs propriétés situées sur le territoire de Forbach et de Schoeneck par le baron de Gravenreuth (Augsbourg) et le comte de Rechberg (Munich), copropriétaires.
- 25 juillet 1823. — Découverte d'un gisement houiller dans la forêt de la Houve.
- 11 mars 1830. — Demande d'une concession de houille à Creutzwald par M. Schweitzer, Claude, propriétaire à Oentrangle.
- 16 mai 1830. — Demande de recherches de houille par Rolts, juge de paix à Sarralbe, à Hilsprick.
- 17 juin 1830. — Demande de recherche de houille par M. Landormy, chef de bataillon du génie en retraite à Metz, à Gondreville, Essling, Gommelange, Durange, Bartaucourt.
- 19 juin 1830. — Demande de concession sur ces mêmes territoires par MM. Dorr père et fils, négociants à Metz.
- 9 mai 1833. — Demande de concession des mêmes à Dalheim et Berweiler.
- 13 octobre 1834. — Demande de concession à Sarreguemines, par Lallemand, Guetmann, Schwarz, de Sarreguemines.

542. *Registres d'ordre. De 1839 à 1856.*

- 25 mars 1855. — La Compagnie houillère de l'Est, représentée par M. Maréchal, de Paris, demande l'autorisation d'opérer un sondage près de Longeville-lès-Saint-Avold, à 200 mètres de la forêt domaniale.
- 6 avril 1855. — Demande par Emile Péreire, Isaac Péreire, Stéphane Mony d'une concession sur le territoire des com-

munes de L'Hôpital, Petit-Ebersviller, Saint-Avold, Hombourg-Haut et Hombourg-Bas. Freyming, Merlebach.

- 19 avril 1855. — Déclaration des Charles Cailloüé, avocat à Paris, affirmant vouloir établir des sondages pour la recherche de la houille à Hargarten-aux-Mines et à Falck.
- 8 mai 1855. — Picard, gérant de l'usine à gaz de Bar-le-Duc, déclare établir des sondages pour la recherche de la houille à Creutzwald, Ham-sous-Varsberg, Hargarten, Merten, Dalheim.
- 9 mai 1855. — Déclaration de M. Alfred Sancède, directeur de l'usine à gaz à Epernay, affirmant vouloir établi des sondages pour la recherche de la houille dans les communes de Saint-Avol, Longeville-lès-Saint-Avold, Porcellette, Boucheporn, Ham-sous-Varsberg.
- 21 mai 1855. — Déclaration de M. Lenry, inspecteur des chemins de fer de l'Est, demeurant à Metz, affirmant vouloir établir un sondage pour la recherche de la houille à Creutzwald.
- 24 mai 1855. — Déclaration de Lenry au sujet des sondages qu'il peut entreprendre vers Boucheporn et Bistem-im-Loch.
- 15 juin 1855. — Déclaration de Rousseau, ingénieur de la Compagnie de l'Est, à la gare de Metz, demandant par deux lettres l'autorisation d'établir deux sondages pour la recherche de la houille, savoir : à Saint-Avold, dans la forêt domaniale de cette ville; et à Porcellette.
- 30 juillet 1855. — Cailloüé déclare établir un sondage pour la recherche de la houille dans la commune de Merten.
- 9 août 1855. — Rousseau fait connaître qu'il a établi un sondage dans la commune de Porcellette.
- 6 septembre 1855. — Maréchal, de la Compagnie houillère de l'Est, demande l'autorisation d'établir un sondage pour la recherche de la houille dans la forêt de Saint-Avold.
- 7 septembre 1855. — Déclaration de M. Maume, avocat à Nancy, annonçant qu'il va exécuter des sondages dans les communes de Berviller et de Willing.
- 13 septembre 1855. — François-Adolphe Neveux, notaire à Metz, déclare établir un sondage pour la recherche de la houille dans la commune de Grossbliddersdorf.
- 20 octobre 1855. — La Société des sondages de La Houve de-

mande l'autorisation d'établir un nouveau sondage dans la forêt de La Houve.

5 décembre 1855. Déclaration par Adolphe de Coincy de cession de deux sondages à la Compagnie Nancéienne, à Saint-Avold et à Longeville-lès-Saint-Avold.

20 décembre 1855. — Maréchal, représentant de la Compagnie houillère de l'Est à Metz, déclare s'opposer à la demande en concession formée par MM. Pougnet et consorts, et s'étendant sur Carling, L'Hôpital, Saint-Avold, Porcelette, Ham-sous-Varsberg, Creutzwald.

18 février 1856. — Réponse de Pougnet.

19 janvier 1856. — Demande de concession par la Société de Creutzwald.

11 mars 1856. — Demande d'autorisation de sondages sur le territoire des communes de Neunkirchen, Felpersviller et Frauenberg, par M. Hénard.

25 août 1838. — Demande de concession sur le territoire des communes de Piblange, Gondreville et villages voisins.

17 juin 1841. — Demande de concession sur le territoire des communes de Piblange, Bockange et communes voisines.

9 juin 1843. — Demande de concession sur le territoire des communes de Biersing et Rahling.

15 mars 1853. — Demande d'autorisation par Max. Pougnet à Landroff pour entreprendre des sondages à Creutzwald et à Carling.

10 octobre 1854. — Demande de concession par Pougnet.

7 novembre 1854. — Nouvelle demande.

7 février 1855. — Demande de concession par Minangoy, Delloye, Javal, Vuillemin.

Demandes d'autorisation de sondages aux dates suivantes :

18 mai 1854, par Vuillemin, Javal et Cie pour Merlebach et Freyming.

(24 mai 1854, Javal annonce le début des travaux dans Hochwald, Freyming.)

3 juin 1854, par Pougnet pour Merten, Hargarten.

24 juin 1854, par Pougnet pour Grünthal.

29 juin 1854, par Dupin pour Hombourg et Merlebach.

21 juillet 1854, par Javal pour Cocheren.

22 juillet 1854, par Mony pour Freyming.

- 25 juillet 1854, par De Coincy pour Saint-Avoid, Longeville, Porcellette.
30 septembre 1854, par Maréchal pour Longeville, Porcellette, Boucheporn.
22 janvier 1855, par Javal pour Hombourg-Haut.

Dossier I. S. Mines. Houillères, sondages. 478. 1810-1831.

Ce dossier renferme des pièces analogues à celles du précédent, avec un nombre plus considérable encore de rapports purement techniques. Ajoutons que ces rapports vont bien au-delà de 1831, puisque nous en avons retrouvés datant de 1855.

A l'intérieur des dossiers, les pièces sont classées dans des chemises, dont chacune est consacrée à des recherches ou sondages dans une localité particulière ou dans un groupe de localités :

Ham-sous-Varsberg;
Hargarten, Falk, Coume;
Cocheren;
Alsting;
Grosbliedestroff;
Neunkirch, Foldersviller, Frauenberg;
Saint-Avoid;
Saint-Avoid, Porcellette, Longeville-lès-Saint-Avoid (plusieurs dossiers);
Zimming, Marange, Zondrange, Niederwisse, Ballering;
Dalem, Remering, Berweiller, Willing;
Freyming;
Hanville;
Creutzwald et Carling;
Hargarten-aux-Mines;
Morhange;
Entrange;
Wolmünster.

On trouve en général dans ces chemises des échanges de lettres entre l'entrepreneur de sondages la préfecture de Metz,

le maire de la localité où les sondages ont eu lieu; et parfois des lettres adressées au « Conseiller d'Etat chargé de l'administration des Ponts et Chaussées et des Mines ».

Dossier I. S. Mines. Houillères. Recherches. 477. An X-1865.

Relatif aux recherches antérieures à 1865. On y relève des renseignements surtout historiques; une analyse précise de cet énorme dossier permettrait de reconstituer les conditions matérielles et techniques dans lesquelles se débattaient les premiers pionniers du charbon en Moselle. Cette étude dépasserait toutefois l'objet de notre travail. Nous n'en avons pas moins compulsé ce dossier, ce qui nous a permis d'étoffer parfois les renseignements un peu schématiques recrutés dans les rapports des ingénieurs des mines de l'époque.

Ajoutons que ce dossier nous montre les premiers travaux, parfois désordonnés dans leur ensemble, au point de vue économique, mais extrêmement précis, extrêmement exacts au point de vue technique; de plus, on se rendra compte de la surveillance fort attentive exercée par l'Etat sur les progrès de nos houillères et les sondages nouveaux avant 1870.

Citons parmi les pièces que l'on y trouve :

Plusieurs rapports supplémentaires de l'ingénieur des mines sur les recherches faites à Creutzwald;

Des avis de l'ingénieur des mines au sujet des diverses demandes en concession;

Des extraits de divers journaux de sondage;

Des comptes des dépenses engagées pour les sondages;

Le rapport de l'ingénieur des mines de la Moselle sur les travaux de recherches, faites avec les fonds votés par le Conseil général de la Moselle; 2 septembre 1822;

Une lettre de Schneider, ancien juge de paix, à M. de Gargan, ingénieur en chef des mines, au sujet des recherches entreprises par M. de Wendel vers Entringe;

Des pièces sur les recherches faites à Hilsprick;

Des pièces sur les recherches faites dans la forêt de la Houve.

I. S. Mines. Houillères. Hostenbach. Puttelange. 479.
An IX-1812.

I. S. Mines. Houillères Sarrebrück. Volmünster. 480.
An VIII-1822.

Il y a dans ce dossier des documents nombreux pouvant intéresser un ouvrage sur le régime des houillères sarroises sous l'administration française jusqu'en 1815 (second traité de Paris). Mentionnons qu'un tel ouvrage a été publié par M. Sainte-Claire-Deville dans plusieurs volumes des *Annales des Mines* (1928-1933).

I. S. Mines. Houillères. Affaires diverses. 481. *An VIII-1868.*

On y trouve notamment le très intéressant rapport de l'ingénieur des mines de 1859 sur les mines de charbon de la Moselle.

Bibliographie Lorraine. — 1911-1912.

Bibliographie Lorraine. — 1^{er} juillet 1913-31 décembre 1919.
An IV, 3426.

Bibliographie Lorraine. — 1^{er} janvier 1920-31 décembre 1921.

Bibliographie Lorraine. — 1^{er} janvier 1922-31 décembre 1923. *Chronique de M. Hottenger*, pp. 207-224.

Bibliographie Lorraine. — 1926-1927. *Chronique de M. Hottenger*, pp. 335-341.

Bibliographie Lorraine. — 1928-1930.

BIBLIOTHEQUE MUNICIPALE DE METZ

CONTAMINE. — Metz et la Moselle de 1814 à 1870.

Lbbé WALBOCK. — Monterhouse de 1614 à 1900. *Annuaire de la Société d'histoire et d'archéologie*. 1907. *An. F.* 14. 4432

VIDAL DE LA BLACHE. — La France de l'Est.	38812
JACQUOT. — Note sur la découverte de la houille à Creutzwald et à Carling. Mémoire de l'Académie de Metz. 1854-1855.	L. S. D. 126-35
VINCENOT. — Compte rendu des travaux de 1856-1857. Mémoire de l'Académie impériale de Metz. 1856-1857. L. S. D. 12638	
Adrien DE VILLEMEREUIL. — La houille en Lorraine. In : « L'Australie », juillet et octobre 1905.	21659
HOTTENGER. — La Lorraine économique au lendemain de la Révolution.	40652
HOTTENGER. — L'industrie du fer en Lorraine.	45908
CÂPOT-REY. — Quand la Sarre était française.	L. S. L. 516
L'industrie sidérurgique en Lorraine depuis l'armistice. Publié par l'Association des maîtres de forge de Lorraine.	36570
L'industrie minière en Alsace et en Lorraine depuis l'armistice.	
1919-1920, 1920-1921, 1921-1922.	36307
1922-1923.	40081
1923-1924-1925.	42445
1924-1927.	40081
Annuaire de l'Association des maîtres de forge de Lorraine et de l'Association minière d'Alsace et de Lorraine.	
1923.	39205
1925.	40614
1926-1927.	42503
1928.	43209
1929.	44210
1930.	
1931.	45839
1932.	46379
1933.	

Notice sur l'industrie minière en Alsace-Lorraine de 1914 à 1918.

BIBLIOTHEQUE DE LA DOTATION CARNEGIE POUR LA PAIX INTERNATIONALE

Revue internationale du travail. Mai 1931. Les salaires et la durée du travail dans l'industrie du charbon en 1929.

BIBLIOTHEQUE SAINTE-GENEVIEVE. PARIS

- Le salaire des ouvriers des mines de charbon en France. François Simiand. Paris, 1907. R. 5061. Sup.
Jean LESCURE. — Des crises générales et périodiques de surproduction. Paris. 1923. R. 3043. Sup.

BIBLIOTHEQUE DU MINISTERE DU COMMERCE

Numéros du Bulletin économique du Comité Central des Houillères : 20 janvier 1934, 20 février, 10 janvier, 30 janvier, 20 mars, 10 mars.

BIBLIOTHEQUE DU COMITE CENTRAL
DES HOUILLERES DE FRANCE

- Bulletin du ministère du Travail. Avril-mai-juin 1930. 1350
Revue de l'Industrie Minérale du 15 avril 1929. 1326
Revue de l'Industrie Minérale du 1^{er} janvier 1930. 1326
Journal officiel du 30 septembre 1932.
Annales des Mines. 1928, 1929, 1930, 1931, 1932, 1933.
P. 11 et P. 12 1700
Etudes historiques sur les mines et les usines du pays de la Sarre de 1792 à 1815, par Sainte-Claire-Deville.

BIBLIOTHEQUE DU COMITE DES HOUILLERES

- DURNERIN. — Fonçage des puits de mine sur le prolongement du bassin houiller de la Sarre vers le sud-ouest.
Revue de l'Industrie minière, 1921. L. 13.1326.
LANGROGNE et BERGERAT. — Notice sur le gisement houiller de la Lorraine. Revue de l'Industrie minière, 1921. L. 13.1326.
JACQUOT. — Etudes géologiques sur le Pays Messin. Nouvelles recherches sur le prolongement du bassin de la Sarre. Annales des Mines. D4 1691.
NASSE. — Geologische Skizze des Saarbrücker Steinkohlengebirges. A6 513.

- NICKLÈS. — De l'existence possible de la houille en Meurthe-et-Moselle et des points où il faut la chercher. J5 2057.
- BEAUNIER. — Notice sur les travaux relatifs aux houillères du département de la Sarre (1809). Journal des Mines. P9 3696.
- BONNARD. — Les mines de houille du pays de Sarrebrück (1809). Journal des Mines. P9 3696.
- CALMELET. — Aperçu géologique de la vallée de la Nohe (1809). Journal des Mines. P9 3696.
- CAVALLIER. — La découverte de la houille en Meurthe-et-Moselle. 1905. Revue universelle des Mines et de la Métallurgie. 07 680.
- DURNERIN. — Observations sur la géologie du bassin de la Sarre. Revue de l'Industrie minière, 1920. L. 12.1326.
- PRUVOST. — La structure du bassin houiller de la Sarre. Revue universelle des Mines, 1928. 0.10.680.
- SAINTE-CLAIRE-DEVILLE. — Les mines de la Sarre pendant la Révolution. 1928-29-30-31. Annales des Mines. P.123700.
- SIVIARD. — Notes sur les recherches stratigraphiques effectuées dans le bassin houiller de la Sarre de 1921 à 1927. Annales des Mines, 1930. P.11.3700.

BIBLIOTHEQUE DE SARRE-ET-MOSELLE

La Société houillère de Sarre-et-Moselle.

D'ARMONNEL. — L'office des houillères sinistrées.

SIVIARD. — Le bassin houiller sarro-lorrain. 1933.

BIBLIOTHEQUE DE PETITE-ROSSELLE

Der Saarkohlenbergbau in Lothringen. Friedrich Schmidt. N° 405.

BIBLIOTHEQUE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE METZ

Robert CAPOT-REY. — La région industrielle sarroise, territoire de la Sarre et bassin houiller de la Moselle. 1934. Berger-Levrault. Nancy-Paris-Strasbourg.

Compte rendu sur l'industrie minière en Alsace et en Lorraine
publié par l'Association minière d'Alsace et de Lorraine.
Metz,

1920-1921 — 1920-1927.

Journal Officiel. Numéro du 23 février 1935.

Tableau général du commerce extérieur. 1929 et 1930.

BIBLIOTHEQUE DE M. ROSENBERG A PARIS
RUE SAINT-JACQUES

Bericht des statistischen Amtes des Saargebietes. 1933.

BIBLIOTHEQUE DE L'INSTITUT D'ALSACE-LORRAINE
FRANCFORT

Annuaire de l'Association minière d'Alsace et de Lorraine. Association des Maîtres de Forges de Lorraine. 1920-1921. 1925.

P. I. 8420

L'industrie minière en Alsace et en Lorraine. 1919-1920. 1922-1923. 1924-1927.

8625

L'industrie sidérurgique en Lorraine en 1919-1920, 1920-1921, 1921-1922, 1923-1925.

1040

COUREAU. — Législation des mines en Alsace-Lorraine. 1871-1918. Paris.

P. II 2143

Francis LAUR. — La France, reine du fer (sur la couverture : La France, reine du fer, si l'on nous rend l'Alsace-Lorraine), Paris, 1916.

P. II 5568

Henry LAUFENBURGER. — L'industrie sidérurgique de la Lorraine désannexée et la France. Strasbourg, 1924. P. II 14439

Recueil des textes concernant les redevances des mines et les impôts sur les bénéfices industriels et commerciaux (introduits en Alsace et en Lorraine par la loi du 21 mars 1923). Metz, 1923.

P. II 10238

Robert PINOT. — Rapport sur les mines; pour le comité d'études économiques et administratives relatives à l'Alsace-Lorraine. Saint-Etienne, 1915.

P. II 16709

- Pierre BOYÉ. — Les salines et le sel en Lorraine au XVIII^e siècle. Nancy, 1904. In : Annuaire de Lorraine, 1903 et 1904. P. III 14032
- E. GRÉAU. — Chambre de Commerce de Meurthe-et-Moselle. Le fer en Lorraine; avec 4 cartes. Paris-Nancy. P. III 14952
- Carte industrielle de la Lorraine. Répertoire. Strasbourg-Paris, 1927. R. I 13989
- Gaston HAELLING. — Le Rhin politique, économique, commercial. Paris, 1921. R. II 12220
- Albert HOUPERT. — La Moselle navigable. Metz, 1932. R. II 17522
- Marc LUCIUS. — Le Rhin et le port de Strasbourg. Paris, 1928. R. V 14418
- Jahresberichte der Gewerbeaufsichtsbeamten und der Bergbehörde in Elsass-Lothringen. P. I 10843
- Berggesetz und gesetzliche Besteuerung. 1900. P. II 1360
- Berggesetz für Elsass-Lothringen vom 16 Dezember 1873. Mit der durch das Gesetz vom 8 Dezember 1909 erfolgten Abänderung, nebst Ausführungsanweisung vom 18 Dezember 1909 und dem Gesetz über die Bergwerksbesteuerung vom 14 Juli 1908 nebst Ausführungsanweisungen. 4te Auflage Strassburg.
- KOHLMANN. — Bergbau-Hüttenwesen 1913. Aus : Lothringen und seine Hauptstadt. P. II 3384
- Paul KESSLER. — Was geht der deutschen Industrie durch die Abtrennung Elsass-Lothringens und des Saargebietes an Mineralschätzen verloren. Stuttgart. 52 pages. P. II 3534
- KOHLMANN. — Berggesetzgebung und Bergwerksbesteuerung in Elsass-Lothringen. Aus : Die wirtschaftliche Entwicklung Elsass-Lothringens 1871-1918. P. II 16723
- Karl SCHILLING. — Die wirtschaftliche Eingliederung der elsass-lothringischen Montanindustrie in das französische Wirtschaftsorganismus. Saarbrücken, 1931. P. II 18886
- SCHMIDT. — Der Saarkohlenbergbau in Lothringen. 1900. P. III 5973
- LIEBHEIM E. — Beiträge zur Kenntnis des lothringischen Kohlengebirges. Strassburg, 1900. P. III 5973
- WANDELSLEBEN. — Geschichtliche Entwicklung und Bedeutung der Salinen des Seillegaus im Mittelalter. Aus : Zeitschrift für Bergrecht. 1890. P. III 11796

- KOHLMANN W. — Die neuere Entwicklung des lothringischen Eisenerzbergbaues. Aus : Stahl und Eisen, 1911.
P. III 14148
- KOHLMANN. — Die Minetteformation Deutsch-Lothringens nördlich der Fentch. Aus : Stahl und Eisen, 1898 n° 12.
P. III 14148
- Heinrich JAHNS. — Die lothringischen Salinen. In : Die wirtschaftliche Entwicklung Elsass-Lothringens 1871-1918.
P. III 16723b
- Max SCHLENKER. — Das Eisenhüttenwesen in Elsass-Lothringen. In : Die wirtschaftliche Entwicklung Elsass-Lothringen.
P. III 16723b
- KOHLMANN und JAHNS. — Der Eisenerzbergbau in Elsass-Lothringen. In : Die wirtschaftliche Entwicklung Elsass-Lothringens.
P. III 16723b
- FLAKE. — Die technische Entwicklung von 1871-1918. In : Die Wirtschaftliche Entwicklung Elsass-Lothringens.
P. III 16723b
- JAHNS. — Die wirtschaftliche Entwicklung von 1871-1918. In : Die Wirtschaftliche Entwicklung Elsass-Lothringens.
P. III 16723b
- Leopold van WERVEHR. — Die Kohle von Hilsprich in Lothringen.
P. III 12671
- GOLDSCHMITT Fr. — Die Geschichte der Kohlengruben von Petite-Rosselle Rech. 1922.
P. III 15555
- Statistik über den Verkehr auf den Wasserstrassen in Elsass-Lothringen. Strassburg.
R. I 3158
1880-85.
1886-90.
1891-95.
1896-1900.
1901-05.
1906-08.
1909-1916.
- Otto FOEHLINGER. — Geschichte der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und ihres Transportverkehrs. Strassburg, 1897, 1828
R. II 938
- ANTOINE. — Der Ausbau des Rheins für die Schifffahrt und Kraftausnutzung. Paris, Berger-Levrault. 1922.
R. II 1603

- SCHROEDTER E. — Die Kanalisierung der Mosel. Dusseldorf.
20 P. R. II 10284
- Anton FIEGL. — Der Rhein als Handels -und Verkehrstrasse.
R. II 10596
- EICHELMANN. — Die Wasserstrassen in der elsass-lothringischen
Volkswirtschaft. Strassburg. R. II 13906
- Die Hafenanlagen von Strassburg. Strassburg, 1911. R. IV 13352

BIBLIOTHEQUE PERSONNELLE

- La Chambre de Commerce de Metz. 1815-1922.
- La Moselle navigable. Des Nautae gallo-romains au Camifemo.
Albert Houpert, secrétaire général de la Chambre de Com-
merce de Metz. Metz, 1932.
- Dubois et Kergomard. Géographie économique. Paris, 1934.
- LEVAINVILLE. — L'industrie du fer en France.
- Je suis Partout.* — Numéros du 11 mai et du 15 juin 1935.
- Le Journal des Mines et des Valeurs Industrielles. 15 juin 1935.
Propos de Bourse et d'ailleurs.
- Carte et panorama du bassin métallurgique et minier de la Lor-
raine.
- Carte de l'embranchement particulier de Sarre-et-Moselle à
Merlebach et Béning.
- Lothringen und seine Hauptstadt. — Collection d'articles édités
par le D^r Ruppel, « wissenschaftlicher Hilfsarbeiter am
Bezirksarchiv vom Lothringen ». Metz, 1913.
- Die wirtschaftliche Entwicklung Elsass-Lothringens 1871 bis
1918. Edité par le D^r Max Schlenker. Francfort-sur-le-Mein,
1931.
- Saarwirtschaftszeitung. Numéro du 22 février 1935.
- Der Saar -Pfalz -Kanal. D^r Cartellieri. Sonderdruck aus Heft
10/2933 der *Zeitschrift für Binnenschiffahrt*.
- Journal *Le Messin*. 23 août 1935. — Les charbons sarrois. Ar-
ticle du général Hirschauer.
- Journal *Le Temps*. Numéros du :

- 17- 1-35. — Rapport de la Fédération des mineurs du Nord et du Pas-de-Calais.
- 20- 1-35. — Négociations économiques et nancières.
- 24- 1-35. — Questions financières franco-allemandes (concernant la Sarre).
- 25- 1-35. — Questions financières franco-allemandes.
- 26- 1-35. — Négociations financières franco-allemandes.
- 27- 1-35. — Négociations financières franco-allemandes.
- 28- 1-35. — Négociations financières franco-allemandes.
- 30- 1-35. — Négociations financières franco-allemandes.
- 31- 1-35. — Négociations financières franco-allemandes.
- 1- 2-35. — Négociations financières franco-allemandes.
- 8- 2-35. — Négociations financières franco-allemandes.
- 16- 2-35. — Le charbon de la Sarre.
- 18- 2-35. — Nouveau régime douanier de la Sarre.
- 19- 2-35. — Signature des accords financiers franco-allemands.
- 23- 2-35. — Accords financiers franco-allemands.
Un accord commercial franco-allemand à propos de la Sarre.
- 24- 2-35. — La Chambre. Séance du 22 février. Accords de Naples.
- 1- 3-35. — Le Sénat. Séance du 27 février. Accords de Naples.
- 17- 5-35. — Ratification des accords de Naples.
- 19- 5-35. — Importation en France des charbons sarrois.
- 20-10-34. — Faillite du clearing franco-allemand.
- 28-11-34. — Avant le plébiscite de la Sarre. Les questions financières.
- 3-12-34. — Plébiscite de la Sarre. Débouchés commerciaux en Allemagne.
- 4-12-34. — Avant le plébiscite de la Sarre. L'accord de Rome.
- 5-12-34. — Le contenu de l'accord de Rome.
- 7-12-34. — Rapport du Comité des Trois.
(Le Conseil de la S.D.N. adopte ce rapport.)
- 10-12-34. — Accords sur les problèmes financiers de la Sarre.
- 6- 3-35. — Critique des accords de clearing.
- 1- 4-35. — Accord franco-allemand sur la compensation des créances commerciales.

29- 4-35. — Commerce extérieur de la France avec l'Allemagne.
Lauret.

6- 5-35. — Accords de clearing.

13- 5-35. — Commerce extérieur avec les Pays-Bas. Par P.-G.
Martin.

Journal *Le Journal des Débats*. Numéros du :

5-12-34. — L'accord financier de la Sarre.

15-12-34. — Le problème économique sarrois.

7- 2-35. — Les négociations financières de la Sarre.

16- 2-35. — Un accord commercial franco-allemand.

24- 2-35. — Un nouvel accord relatif à la Sarre.

TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS	7
INTRODUCTION	11
I. — <i>Cadres de l'industrie houillère mosellane</i>	13
I. Principaux bassins houiller du monde	16
II. Production charbonnière française	28
III. Marché industriel local	39
II. — <i>Aspect géologique du gisement houiller sarro-lorrain</i> ..	49
I. Aspect général	51
II. Structure du houiller dans le bassin sarrois-mosellan	54
III. Les morts-terrains	60
LIVRE PREMIER. — HISTOIRE DES MINES ET CHARBON LORRAINS DES ORIGINES A NOS JOURS	61
I. — <i>Première période française</i>	63
I. Origines de l'exploitation houillère dans le bassin de la Sarre	65
II. Mobiles économiques ayant poussé à la recherche de la houille en Moselle	73
III. Premières recherches	78
IV. Développement et Exploitation des mines lorraines de 1860 à 1871	99
V. Législation minière	114
VI. Vues d'avenir vers la fin de la première période française	120
II. — <i>De 1871 à 1919</i>	125
I. Développement général de 1871 à 1919	127
II. Production et ventes de 1871 à 1919	135
III. Situation ouvrière de 1871 à 1919	149
IV. Législation minière	159

III. — De 1919 à 1934	170
I. Bref historique des mines depuis 1919	171
II. Situation des ouvriers depuis 1919	190
III. Régime de la loi du 9 septembre 1919	202
LIVRE II. — SITUATION ÉCONOMIQUE DES HOUILLÈRES LORRAINES ..	211
I. — <i>Production</i>	213
II. — <i>Consommation propre des mines. Production d'électricité</i>	223
III. — <i>Ventes</i>	234
I. Evolution générale des ventes	235
II. Consommation française de charbon mosellan ..	247
III. Consommation étrangère de charbon mosellan..	268
IV. — <i>Evolution des prix de ventes 1920-1935</i>	280
V. — <i>Les principaux concurrents</i>	291
I. Concurrence du charbon sarrois	294
II. Concurrence du charbon allemand	320
III. Concurrence du charbon belge	337
IV. Concurrence du charbon hollandais	338
V. Concurrence du charbon anglais	339
VI. Concurrence du charbon polonais	342
VII. Concurrence de divers charbons français	343
VI. — <i>Besoins en charbon de la région alsacienne et lorraine</i>	344
VII. — <i>Voies de communication</i>	359
I. Historique	360
II. Transports par voie ferrée	374
III. Transports par voie d'eau	386
IV. Conclusions.	401
VIII. — <i>Le problème du coke dans le département de la Moselle</i>	402
I. Approvisionnement du marché français en coke..	402
II. Production du coke en Moselle	406
III. Approvisionnement du marché mosellan en coke	413
CONCLUSION	423
BIBLIOGRAPHIE	435

